Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise in Bezug auf die Kriegskontrebande.

Eine völkerrechtliche Studie.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Paul Hübner

aus Neisse

Referendar am Kgl. Amtsgericht in Ziegenhals.

ACAD LITH BAT BIBL

Approbiert am 20. Januar 1908.

Neisse.
F. Bär's Buchdruckerei, G. m. b. H.
1908.

138

Referent: Univ.-Professor Dr. Allfeld.

Meinen Eltern

in Dankbarkeit

gewidmet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542704_0048

Inhalts-Übersicht.

	Seite
Erster Teil. Die feindliche Bestimmung der Kontrebande	1—11
Zweiter Teil. Begriff und Geschichte der Theorie	12—29
Kap. 1: Die sogen. rule of the war of 1756.	
Kap. 2: Die Praxis der amerikan. Gerichte, Fall „Bermuda“.	
Kap. 3: Die jüngste Staatenpraxis, Fall „Doelwijk“ u. „Bundesrath“.	
Dritter Teil: Die Stellung der Völkerrechtsliteratur	29—40
Vierter Teil. Kritik der Theorie	40—47

Literatur.

Aegidi und Klauhold, Frei Schiff unter Feindes Flagge, Hamburg 1868.

Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. XIV, XV.

Bluntschli, Das moderne Kriegsrecht der zivilisierten Staaten. Nördlingen, 2. Aufl. 1874.

Bluntschli, Das Beuterecht im Kriege und das Seebeuterecht insbesondere. Nördlingen 1878.

Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, 3. Aufl. übers. von Grah 1904.

Brusa, L'affaire du Doelwijk, Revue générale de droit international public. IV, S. 157 f.

Calvo, Le droit international théorique et pratique. 3. Ed. Paris 1880/81.

Correspondence respecting the action of Her Majesty's Naval authorities with regard to certain foreign vessels. Engl. Blaubuch vom März 1900, abgedruckt in Nouveau Recueil Général des Traités. Bd. 29, S. 456 f.

Despagnet, Chronique sur la guerre Sud-Africaine Revue générale de droit international public. Bd. VII S. 805 f.

Diéna, Le jugement du Conseil des prises d'Italie dans l'affaire du Doelwijk. Journal du droit international privé. Bd. XXIV S. 268 f.

Dupuis, Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. Paris 1899.

Fauchille, La théorie du voyage continu en matière de la contrebande, de guerre. Rév. gén. IV, S. 297 f.

Fedozzi, Le droit international et les récentes hostilités italo-abyssines. Revue de droit international. Bd. 29 S. 49 f.

Ferneck, Hold von, Die Kriegskontrebande. Wien 1907.

Fleischmann, Völkerrechtsquellen. Halle 1905.

Geffcken, Das Seekriegsrecht in Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts. Bd. IV, S. 545 f.

Gessner, Le droit des neutres sur mer. 2. Ed. Berlin 1876.

Hartmeyer, Zum Recht der Kriegskontrebande. Berlin 1903.

Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. 5. Ausgabe. Berlin 1867.

Heilborn, Das System des Völkerrechts entwickelt aus den völkerrechtl. Begriffen. Berlin 1896.

Heinze, Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer. Heidelberg 1900.

Kleen, Lois et usages de la neutralité. Paris 1898 und 1900.

Knight, Des Etats neutres au point de vue de la contrebande de guerre. Paris 1903.

Journal du droit international privé. Paris, Jahrgänge 1897/98, Bd. 24, 25.

Lehmann, Die Zufuhr von Kriegskontrebandewaren nach kriegführenden Ländern seitens Neutraler. Kiel 1877.

Lescure, Charles de. Le traitement des neutres sur mer. Montpellier 1903.

von Liszt, Das Völkerrecht. 4. Aufl. 1906.

von Martens, Versuch über Kaper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Göttingen 1795.

von Marquardsen, Der Trentfall. Erlangen 1862.

Mirbach, Freiherr von, Das Durchsuchungsrecht. Berlin 1903.

Ortolan, Règles internationales et Diplomatie de la Mer. Paris 1864.

Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 2. Aufl. Berlin 1903.
Phillimore, Sir Robert, Commentaries upon international law. 3. éd. London 1879/89.
Rémy, Théorie de la continuité du voyage. Paris 1902.
Revue de droit international et de législation comparée. Bruxelles, Jahrgänge 1893, 1897, Bd. XXV, XXIX.
Revue générale de droit international public. Paris, Jahrgänge 1897, 1900, 1904.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. 2. Aufl. Stuttgart 1899.
Thonier, De la notion de contrebande de guerre. Bordeaux, 1904 und 1907.
Sir Travers Twiß, La théorie de la continuité du voyage. Paris 1877.
Triepel, Völkerrecht und Landesrecht. Leipzig 1899.
Ullmann, Völkerrecht. Freiburg i. B. 1898.
Ullmann, Der deutsche Seehandel und das Seekriegs- und Neutralitätsrecht. München 1900.
Vattel, Le droit des gens. Nouvelle édition par Pradier-Fodéré. Paris 1863.
Vossen, Die Kontrebande des Krieges. Erlanger Dissertation 1896.
Wheaton, Eléments du droit international. Paris und Leipzig 1848.
Wiegner, Die Kriegskontrebande im Völkerrecht und in der Staatenpraxis. Berlin 1904.

Erster Teil.

Die feindliche Bestimmung der Kontrebande.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, daß jeder Krieg nicht nur für die beteiligten Kriegsparteien neue Rechtsverhältnisse erzeugt, sondern auch für die nichtbeteiligten Staaten Voraussetzung der Entstehung von Rechten und Pflichten den Kriegsparteien gegenüber ist. Diese Rechte und Pflichten faßt man zusammen in den Begriff der Neutralität. Für die Neutralen ist der Krieg eine res inter alios gesta; sie haben als souveräne Staaten ein Recht darauf, möglichst unberührt vom Kriege die friedlichen Beziehungen mit beiden Kriegsparteien gleichmäßig fortzusetzen; ihre Pflicht ist es andererseits, sich jeder Handlung zu enthalten, welche die Kriegsführung des einen oder des anderen Teiles begünstigen würde.

In eine besonders schwierige Lage gerät dadurch in jedem Kriege der neutrale Seehandel. Nehmen wir an, der neutrale Staat stand im Frieden in sehr regem Handelsverkehr mit einer der Kriegsparteien. Unendlich viel Handelsbeziehungen knüpften ihn an diesen kriegführenden Staat, sodaß beide Länder, was Ein- und Ausfuhr anlangt, aufeinander angewiesen waren. Bricht nun ein Krieg aus, dann wird der Neutrale bestrebt sein, uneingeschränkt diesen Handel fortzusetzen und sich auf sein gutes Recht als unabhängiger Staat berufen. Die Frage gewinnt an allgemeiner Bedeutung, als es bei dem stetig wachsenden Weltverkehr immer weniger zu vermeiden sein wird, daß die neutralen Staaten, die an dem internationalen Verkehr teilnehmen, von dem Kriege nicht betroffen werden. Der Kriegführende wiederum wird mit allen Kräften zu verhindern suchen, daß seinem

Gegner aus diesem Handel neue Hilfsmittel erwachsen. Die ausgedehnten Handelsbeziehungen, die der Neutrale aufrecht erhalten möchte, bringen diesen nur allzu leicht in Konflikt mit seiner Pflicht, keiner Kriegspartei seine Unterstützung zu leihen. Alles das nun, was ein neutraler Untertan einer Kriegspartei nicht zuführen darf, ohne diese Pflichten zu verletzen, pflegt man als Kontrebande zu bezeichnen, deren Wegnahme man den Kriegführenden als Akt der Notwehr gestattet. Man erkennt, daß Neutralität und Kontrebande zwei eng verbundene Begriffe sind, von denen das eine nicht ohne das andere ausgebildet werden konnte. Auf die Entwicklung des Rechts der Kontrebande ist die Unbeständigkeit und schwankende Entwicklung des Neutralitätsrechts von großem Einfluß gewesen. Die Kontrebande ist einmal als nobilissima iuris gentium quaestio bezeichnet worden. Die Frage birgt aber selbst wieder zahlreiche noch unbeantwortete Fragen in sich. Theorie und Staatenpraxis haben sich im Laufe der Jahrhunderte vergeblich bemüht, Einheitlichkeit in den Anschauungen über die Kontrebande herbeizuführen. Die Pariser Seerechtsdeklaration gestattet die Wegnahme der Kontrebande nicht nur, wenn sie in feindlichem Privateigentum oder an Bord eines Schiffes mit feindlicher Flagge ist, sondern auch wenn sie sich in neutralem Eigentum an neutralem Schiffsbord befindet. Den Begriff der Kontrebande zu bestimmen und zu begrenzen, hat man nicht unternommen. Die Deklaration vermeidet es augenfichtlich, eine Definition zu geben. Man schreckte vor der Schwierigkeit der Aufgabe zurück. Eine Beratung auf der ersten Haager Friedenskonferenz scheiterte an dem Widerstande Englands. Hat man sich früher mehr über den Umfang und die Rechtsfolgen der Kontrebande gestritten, so wird man heutzutage sich immer mehr bewußt, daß wir noch weit davon entfernt sind, eine Einigung über den Begriff der Kontrebande selbst zu erzielen. So ist besonders in den letzten Jahrzehnten ein Streit darüber entbrannt, was man unter dem Erfordernis der feindlichen Bestimmung der Kontrebande

zu verſtehen habe. Der Neutrale wird den verbotenen Waren eine Beſtimmung geben müſſen, pflegt man allgemein zu ſagen. Wie verhält ſich nun dieſe Beſtimmung zu dem Begriff der Kontrebande? Iſt ſie notwendiges Element dieſes Begriffs, oder iſt ſie nur acceſſoriſcher Natur.[1]) Letztere Anſicht vertreten diejenigen Schriftſteller, die in erſter Linie die „Natur“ der Ware entſcheiden laſſen. Sie kennen nur den Begriff der abſoluten Kontrebande, der Kontrebande per se. Art und Beſchaffenheit der Ware können jedoch nicht ausſchlaggebend ſein. Daher verlangen ſie, daß die „örtliche Beſtimmung“ hinzutrete.[2]) Wer mehr auf den zufälligen Charakter der Kontrebande ſieht und den Begriff der relativen Kontrebande, wie ihn Grotius aufgeſtellt hat, annimmt, wird einen andern richtigeren Weg einſchlagen. Für dieſen wird ein Gegenſtand nur dann zur Kontrebande, wenn er für den Gebrauch zum Kriege beſtimmt iſt (destination d'emploi). In dieſe Beſtimmung zum Gebrauch iſt bereits die „örtliche Beſtimmung“ inbegriffen. „Die Zufuhr der Ware“, ſchreibt Hold v. Ferneck, „iſt ja nur ein Mittel, die Ware in den Gebrauch des Feindes zu geben.“ Die gleiche Anſicht äußert Marquardſen[3]) in ſeinem Buche „Der Trentfall“: „Der völkerrechtswidrige Charakter des Geſchäfts mit der Ware wird nicht durch ihren allgemeinen Charakter, ſondern nur durch die Umſtände der Beförderung beſtimmt. Somit iſt alle und jede Kontrebande zufällig (contrebande par accident). Wenn der neutrale Handelstreibende im eignen Lande, aber ſonſt auf neutralem Gebiet Waffen und Munition an die Agenten der Kriegführenden verkauft, findet der Begriff Kontrebande darauf keine Anwendung. Der neutrale Staat mag ein ſolches Geſchäft aus übergroßer Ängſtlichkeit vor dem Zorn eines mächtigeren Kriegführenden verbieten, eine internationale Rechtsvorſchrift dagegen beſteht nicht. Ebenſo iſt die einem Untertan des Krieg-

[1]) Hold v. Ferneck, „Die Kriegskontrebande“ S. 54.
[2]) Thonier, De la notion de contrebande de guerre, S. 145.
[3]) Marquardsen, Der Trentfall, S. 37.

führenden oder dem Staate selbst gehörige Kriegsmunition, so lange sie im neutralen Gebiet verbleibt, keine Kontrebande. Sie wird erst durch den Eintritt auf das Kriegsgebiet konfiskabel". Die gleiche Auffassung vertritt die japanische Deklaration vom Jahre 1904, die gewisse Gegenstände, wie Lebensmittel, Pferde, Holz usw. nur dann als Kontrebande gelten lassen will, s'ils sont en route à déstination des troupes ennemies ou de places ennemies où ils pouissent être utilisés pour la guerre.[1]) Überhaupt kann man sagen, daß Theorie und Staatenpraxis fast ausschließlich unter der Bestimmung der Kontrebande die Bestimmung für den Gebrauch verstehen. So ist denn auch das Institut de droit international, das die gegenteilige Ansicht vertritt und sich an die „örtliche Bestimmung" hält, mit seiner Ansicht vereinzelt geblieben.[2]) Daß der Ausdruck „Bestimmung" besonders glücklich gewählt ist, kann man nicht gerade behaupten. Er hat zu einem Irrtum Anlaß gegeben, in den gerade die älteren Schriftsteller verfallen sind. Damit der Tatbestand der Kontrebande gegeben sei, sei auch noch die Absicht des Absenders erforderlich, die eine Kriegspartei zu begünstigen. Vor allem sind es die Anhänger der Lehre von der relativen Kontrebande, die zum Vorhandensein von Kontrebande den Zweck, den der Neutrale mit dem Transport verbindet, ausschlaggebend sein lassen. In diesem Sinne schreibt Bluntschli: „Die Zufuhr von Gegenständen, welche auch dem friedlichen Gebrauch zu dienen, ... darf nur ausnahmsweise als Kriegskontrebande behandelt werden, ... wenn im einzelnen Falle erweisbar ist, daß die Zufuhr einen unmittelbaren Bezug auf die Kriegführung hatte und zugleich die Unterstützung derselben beabsichtigt war."[3])

Bluntschli läßt ganz außer acht, daß nicht so sehr die Absicht, den Feind zu unterstützen, als vielmehr kauf-

[1]) Thonier, S. 147.

[2]) Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. XV, S. 231.

[3]) Bluntschli, Das moderne Kriegsrecht der zivilisierten Staaten. § 813.

männiſche Spekulation den Neutralen beſtimmt, den Kriegführenden Hilfsmittel zuzuführen. Kein Menſch wird verlangen, daß der Kriegführende nach den Beweggründen, die den Neutralen zu einem ſolchen Transport veranlaſſen, forſche oder gar bei Fehlen einer Abſicht irgendwelcher Begünſtigung die neutrale Zufuhr unbehelligt laſſe. Sieht der Kriegführende, daß ſein Gegner aus dem Handel der Neutralen, mögen deren Beweggründe ſein wie ſie wollen, großen Nutzen zieht, ſo wird er ſich gegen einen ſolchen Handel mit allen Kräften wehren. Es iſt ſogar ganz gleichgültig, ob dieſe Zufuhr gegen den Willen des Abſenders erfolgt. Nehmen wir an, ein Schiff mit verbotenen Waren an Bord iſt verſchlagen worden und die Möglichkeit liegt vor, daß der Feind ſich der ihm willkommenen Ladung bemächtigt, dann werden wir doch der einen Kriegspartei ein Wegnahmerecht zugeſtehen müſſen. Das wird ſchon durch die Notwehr geboten ſein. Von den neueren Schriftſtellern iſt denn auch dieſer Standpunkt, der die Abſicht einer Begünſtigung des Feindes als Begriffsmerkmal der Kontrebande aufſtellte, gänzlich verlaſſen worden. Hold v. Ferneck ſchreibt: „Freilich iſt nicht ausgeſchloſſen, daß die abſichtliche bezw. wiſſentliche Zufuhr von Kontrebande einer ſtrengeren Repreſſion unterliegt. Begrifflich iſt aber nicht der Zweck, den der Zuführende mit dem Transport verbindet, ſondern der Zweck, welchem die Ware dienſtbar gemacht wird, wenn ſie einmal in den Beſitz des Kriegführenden gelangt iſt.“[1])

Größer ſind die Schwierigkeiten, ſchärfer werden die Gegenſätze in Theorie und Praxis, wenn es ſich darum handelt, zu entſcheiden, in welchem Fall die Ware für den Gebrauch des Feindes beſtimmt iſt. Übereinſtimmend hält man die „feindliche Beſtimmung“ der Kontrebande dann für gegeben, wenn ſowohl Schiff wie Ladung nach einem feindlichen Hafen gerichtet ſind. Niemand hat in dieſem Falle etwas gegen die Wegnahme der Kontrebande einzuwenden.

[1]) Hold v. Ferneck, a. a. O. S. 55.

Schwierigkeit entſteht aber, wenn Schiff und Ladung nicht die gleiche Beſtimmung aufweiſen, wenn die Beſtimmung des einen neutral, des anderen feindlich iſt. Entſcheidet die Beſtimmung des Schiffes oder die Beſtimmung der Ladung bei der Wegnahme? Der Beobachter wird leicht zwei Syſteme unterſcheiden, denen ſich die übrigen Staaten zugewandt haben, je nachdem ſie die Beſtimmung des Schiffes oder der Ladung für das allein Ausſchlaggebende halten. England läßt die Beſtimmung des Schiffes entſcheiden. In dem Manual of Naval Prize Law vom Jahre 1866 iſt folgende vielzitierte Regel enthalten: „The destination of the vessel is conclusive as to the destination of the goods on board". Wenn die Beſtimmung des Schiffes, ſo heißt es weiter, feindlich iſt, muß gleichfalls die Beſtimmung der an Bord befindlichen Waren als feindlich angeſehen werden, wenn auch aus den Papieren und anderen Zeugniſſen hervorgeht, daß die Waren ſelbſt nicht für einen feindlichen Hafen beſtimmt ſind, wohl aber nach einem neutralen Hafen weitertransportiert werden ſollen. Iſt andrerſeits die Beſtimmung des Schiffes neutral, dann ſoll die Beſtimmung der Waren als neutral angeſehen werden, wenn auch aus den Papieren und anderen Zeugniſſen hervorgehen mag, daß dieſe Waren für den Feind beſtimmt ſind, ſei es nach Umladung oder mittelſt eines Transportes zu Lande oder auf andere Weiſe. Italien läßt gleichfalls die Beſtimmung des Schiffes entſcheiden.[1]) Der Art. 215 des Geſetzbuchs für die italieniſche Handelsmarine vom 24. Oktober 1874 beſtimmt, daß die ganz oder zum Teil mit Kontrebande beladenen neutralen Schiffe, die für das Feindesland beſtimmt ſind, beſchlagnahmt und in einen der italieniſchen Häfen geführt werden, wo das Schiff und die Kontrebandewaren genommen und der unverfängliche Teil der Ladung den Eigentümern wieder zur Verfügung geſtellt werden. Den entgegengeſetzten Standpunkt nimmt in dieſer Frage Frankreich ein, das nur auf die Beſtimmung der

[1]) Fauchille, La théorie du voyage continu, Revue générale de droit international public, Bd. IV, S. 300.

Ware ſieht. Das franzöſiſche Reglement vom 26. Juli 1778, das noch heute in Geltung iſt,[1]) erklärt: „on doit arrêter les navires des Etats neutres qui sont chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi".

Dieſelbe Beſtimmung finden wir wieder in dem Art. 6 der franz. Inſtruktionen aus den Jahren 1854 und 1870. Der Urteilsſpruch des Priſengerichts, der in Sachen der „Frau-Houwina" erging, hat ſich dieſer Auslegung angeſchloſſen. „La contrebande de guerre est saisissable sous pavillon neutre quand elle appartient à l'ennemi ou quand elle est dirigée vers le territoire, les armées ou les flottes de l'ennemi". Nach diesem Syſtem ſind alſo die Kontrebandeartikel dann der Wegnahme unterworfen, wenn ſie nach den Schiffspapieren für einen feindlichen Hafen beſtimmt ſind, wenn auch das Schiff ſelbſt nach einem neutralen Hafen geht; umgekehrt können ſie nicht weggenommen werden, wenn zwar das Schiff einen feindlichen Beſtimmungshafen hat, die Waren selbst nach einem neutralen Hafen gehen.

Welchem Syſtem ſoll man nun den Vorzug geben? Zunächſt hat das engliſche Syſtem praktiſch den Erfolg, ſolche Schiffe, deren verbotene Ladung einen neutralen Beſtimmungsort hat, die aber unterwegs einen feindlichen Zwiſchenhafen anzulaufen beſtimmt ſind, wegzunehmen, damit die Waren nicht gelöſcht werden können, sowie zu verhindern, daß Schiffe mit feindlichem Beſtimmungshafen bis zu dieſem die für neutrale Zwiſchenhäfen beſtimmten Kontrebandenwaren behalten können.[2]) Wenn wir von dieſem mehr praktiſchen Zweck absehen, läßt ſich die Frage, ob Beſtimmungshafen des Schiffes oder Beſtimmungsort der Ladung für die feindliche Beſtimmung der Kontrebande ausſchlaggebend ſein ſoll, nicht ohne prinzipielle Erörterung entſcheiden. Schafft die Zufuhr für den Feind mittelſt eines Schiffes die Kontrebandeeigenſchaft oder ſchon die Ware an ſich? Um die feindliche Beſtimmung als vorhanden anſehen zu können, iſt

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 300.
[2]) Hold v. Ferneck, a. a. O. S. 57.

aber meiner Meinung nach eine Reiſe unbedingt erforderlich, die nur durch ein Schiff bewerkſtelligt werden kann. Die Anhänger der Lehre von der abſoluten Kontrebande werden dies freilich in Abrede ſtellen. Wir müſſen uns aber vor Augen halten, daß eine unerlaubte Unterſtützung des Feindes eine unmittelbare Gefahr für den Feind erſt in der Annäherung des Schiffes mit Kontrebande an die Küſten des Gegners liegt. Es iſt daher vernunftgemäßer, der Beſtimmung des Schiffes bei der Beurteilung der feindlichen Beſtimmung der verbotenen Waren den Ausſchlag zu geben.

Der bloße Verkauf von verbotenen Gegenſtänden durch Neutrale an Kriegführende begründet an ſich noch keine Übertretung des internationalen Rechtsſatzes der Neutralität, da er noch keine Unterſtützung einer Kriegspartei darſtellt.[1]) Die Kontrebande lagert noch im neutralen Lande. Um in die Hände des kriegführenden Käufers zu gelangen, muß die Kontrebande eine Seereiſe durchmachen. Der Neutrale wird ſie auf ein neutrales Schiff verladen. Ausgangspunkt iſt alſo ein neutraler Hafen. Das Ziel iſt, da dieſe Gegenſtände in Feindeshand gelangen ſollen, ein feindlicher Hafen oder die feindliche Flotte. Das muß feſtgehalten werden. Erſt durch die Tatſache, daß die verbotene Ware ſich auf offener See auf direktem Wege zum Feinde befindet, wird der Charakter der Kontrebande begründet. Die Engländer haben in den bereits zitierten Manual of Naval Prize Law folgende Richtſchnur aufgeſtellt, nach welcher ſie die feindliche oder neutrale Beſtimmung des Schiffs für gegeben halten.

a) a vessel's destination should be considered neutral, if both the port, to which she is bound and every intermediate port, at which she is to call in the course of her voyage, be neutral;

b) a vessel's destination should be considered hostile, if either the port to which she is bound, or

[1]) Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, S. 784.

any other intermediate port, at which she is to call in the course of her voyage, she is to go to the enemy's fleet at sea.

Danach ift die Beftimmung des Schiffes als neutral d. h. als nicht feindlich anzufehen, wenn der Beftimmungshafen wie jeder Zwifchenhafen, den es auf ſeinem Wege berührt, neutrale Häfen ſind. Feindlich iſt die Beſtimmung, wenn der Beſtimmungshafen oder auch nur ein Zwiſchenhafen in Feindesland liegt. Zieht man die Konſequenz aus dieſen Regeln, ſo muß man die Möglichkeit eines Kontrebandierens zwiſchen neutralen Häfen leugnen. Übrigens hatte die engliſche Regierung erſt drei Jahre vorher im Jahre 1863 dieſelbe Auffaſſung in einer Kritik vertreten, die der Kronjuriſt Dr. Phillimore aus Anlaß des berühmt gewordenen Falls „Springbok“ geliefert hatte:

„It seems to me after much consideration and with all respects for the high character of the tribunal, difficult to support the decision of the majority of the Supreme Court of the United States in the case of the Springbok, that a cargo, shipped for a neutral port can be condemned on the ground that it was intended to tranship it at the port and forward it by another vessel to a blockaded port“.

Wie feſt ſich die Rechtsüberzeugung, daß im Verkehr zwiſchen neutralen Häfen keine Kontrebande möglich ſei, bei den Staaten eingewurzelt hat, beweiſt der berühmte Trentfall. Es handelte ſich bekanntlich darum, ob die Feſtnahme nichtmilitäriſcher Agenten, die ſich auf neutralem Schiff von einem neutralen Hafen nach einem ebenfalls neutralen Hafen begeben, zu rechtfertigen ſei. Es war kurz nach Ausbruch des Sezeſſionskrieges, als ſich am 7. November 1861 vier Kommiſſionäre der Südſtaaten, nachdem es ihnen gelungen war, die Blockade von Charleston zu durchbrechen, auf dem engliſchen Schiff „Trent“ nach Havannah einſchifften. Sie hatten die Aufgabe, von den europäiſchen Staaten die Anerkennung ihrer Unabhängigkeit zu erwirken und ſich deren finanzielle

Unterſtützung zu ſichern.[1]) Davon hatte der Kapitän des nordamerikaniſchen Kreuzers „San Jacinto“ Kunde erhalten. Er legte ſich im Bahama-Kanal auf die Lauer und hielt am 8. November den „Trent“ an. Die vier Agenten wurden als lebende Kontrebande feſtgenommen. Anfangs sollte, wie die Dienſtinſtruktion an das Viſitationskomando lautete, das Schiff ſelbſt als Priſe aufgebracht werden. Dies unterblieb aber, das Schiff wurde wieder frei gegeben. Dagegen wurden die Gefangenen nach Fort Warren in der amerikaniſchen Union gebracht. England legte sofort energiſchen Proteſt ein, Preußen, Öſterreich und Frankreich ſchloſſen ſich an.[2]) Sie verurteilten nicht nur die Feſtnahme der vier Agenten, ſie legten insbeſondere dagegen Verwahrung ein, daß die Verhaftung auf einem neutralen Schiff erfolgt war, das ſich auf der Fahrt von einem neutralen Hafen nach einem zweiten ebenfalls neutralen Hafen befand. Höchſt intereſſant iſt die ausführliche Kritik, die das engliſche Auswärtige Amt übte. Es heißt darin: „Unmöglich kann aber ein Neutraler dieser Strafe (Konfiskation des Schiffes) verfallen, wenn er nicht mehr getan hat, als ſich der Mittel bedient, die unter Nationen gebräuchlich ſind, um ihre eigenen rechtmäßigen Beziehungen zu einer der kriegführenden Mächte aufrecht zu erhalten. Es iſt für den Begriff Kontrebande unerläßlich, daß die Artikel einen feindlichen und nicht einen neutralen Beſtimmungsort haben. „„Güter, sagt Lord Stowell, welche nach einem neutralen Hafen gehen, können nicht unter den Begriff von Kontrebande fallen. Die Grundregel über Kontrebande, ſetzt er hinzu, wie ich ſie immer verſtanden habe, iſt, daß die Gegenſtände in delicto in der wirklichen Verfolgung der Reiſe nach einem feindlichen Hafen ergriffen werden müſſen““.[3])

Etwas ſpäter heißt es: „Es iſt unzweifelhaft von britiſchen Autoritäten als Rechtens aufgeſtellt, daß, wenn

[1]) Marquardsen, a. a. O. S. 1.
[2]) Marquardsen, a. a. O. S. 117.
[3]) Marquardsen, a. a. O. S. 166.

die wirkliche Beſtimmung des Schiffes eine feindliche iſt, ſie nicht durch eine fingierte Deſtination für einen neutralen Hafen gedeckt und unſchuldig gemacht werden kann. Aber wenn der wirkliche Endpunkt der Reise bona fide auf neutralem Gebiete iſt, kann weder eine engliſche, noch, wie Ihrer Majeſtät Regierung glaubt, irgend eine amerikaniſche Autorität gefunden werden, welche jemals der Lehre Vorſchub geleiſtet hat, daß Menſchen oder Depeſchen während einer ſolchen Reiſe und an Bord ſolch eines neutralen Schiffes der kriegeriſchen Kaptur als Kriegskontrebande unterworfen ſind. Ihrer Majeſtät Regierung hält eine ſolche Doktrin für völlig unvereinbar mit den wahren Grundſätzen des Seerechts und ſicherlich mit dieſen Prinzipien, wie ſie in den Gerichtshöfen dieſes Landes verſtanden worden ſind".[1]) Wir glauben damit den Beweis erbracht zu haben für die Richtigkeit des Satzes: Es gibt keine Kontrebande im Verkehr zwiſchen neutralen Häfen. Dieſer Grundſatz war ſozuſagen in Fleiſch und Blut der Staaten übergegangen und poſitives Völkerrecht geworden.

Von beſonderer Wichtigkeit iſt es für uns, die offizielle Anſicht der engliſchen Regierung über dieſen Grundſatz kennen gelernt zu haben. Die obengenannten Regeln des Manual of Naval Prize Law, der herausgegeben iſt by authority of the Lord Commissioners of the Admiralty, bilden einen Beſtandteil des beſtehenden engliſchen Rechts. Die engliſche Regierung hat ſich darin ſelbſt eine Richtſchnur gegeben, von der ſie nicht willkürlich abweichen kann zu gunſten irgend einer anderen völkerrechtlichen de lege ferenda aufgeſtellten Lehre.[2])

[1]) Marquardsen, a. a. O. S. 170.

[2]) Heinze, Die Beſchlagnahme der deutſchen Poſtdampfer durch die Engländer. S. 36.

Zweiter Teil.

Begriff und Geschichte der Theorie.

Es ist leicht erklärlich, daß die Neutralen alles aufboten, um die verbotene Zufuhr vor der Wegnahme durch die Kriegsparteien zu schützen, und auf Mittel und Wege sannen, die Gefahr der Wegnahme auf ein Minimum herabzusetzen. Dem gegenüber haben die Kriegführenden die mannigfaltigsten Vorsichtsmaßregeln getroffen.[1]) So haben sich die Engländer, die, wie wir gesehen haben, die Bestimmung des Schiffes entscheiden lassen, in den Fällen ganz unerbittlich gezeigt, wo die Neutralen durch falsche Schiffspapiere die wahre Bestimmung des Schiffes verschleierten. Die Konfiskation nicht nur der Kontrebande, sondern auch der übrigen unverfänglichen Ladung und des Schiffes ist dann die Folge.[2]) Das neutrale Schiff kann aber, ohne sich diesen Folgen auszusetzen, zu einem anderen Mittel greifen, um auf der Fahrt nach einem feindlichen Hafen, während welcher es der Wegnahme unterworfen ist, diese Gefahr wesentlich zu verringern. Um nicht während der ganzen, vielleicht recht langen Reise von dem neutralen nach dem feindlichen Hafen der Wegnahme ausgesetzt zu sein, wird er versuchen, wenigstens einen Teil der Reise die Kontrebande vor der Wegnahme zu sichern, indem er durch Dazwischenlegung eines neutralen Hafens die ganze Reise in zwei Teile zerlegt. Dann geht der erste Teil der Reise von einem neutralen Hafen zu einem weiteren ebenfalls neutralen Hafen und die Kontrebande kann nach dem

[1]) Dupuis, Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. S. 257.

[2]) Dupuis a. a. O. S. 267.

engliſchen Syſtem, das nur auf die Beſtimmung des Schiffes ſieht, nicht weggenommen werden. Iſt außerdem der neutrale Zwiſchenhafen ſo gewählt, daß der feindliche Beſtimmungshafen nicht mehr allzuweit entfernt iſt, wird die Gefahr der Ergreifung während der zweiten Reiſe von dem neutralen Zwiſchenhafen zum feindlichen Hafen ſtark herabgemindert ſein. Die Ausſichten, den feindlichen Kreuzern zu entgehen, wachſen. Um dieſen Spitzfindigkeiten einen Riegel vorzuſchieben, hatten die engliſchen Priſengerichte die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe aufgeſtellt (continuous voyage). Ein neutrales Schiff mit Kriegskontrebande an Bord für einen feindlichen Hafen kann nach dieſer Theorie auch dann feſtgenommen werden, wenn die ganze Fahrt in zwei verſchiedene Teile zerlegt iſt und es ſich im erſten Teil der Reiſe nach einem neutralen Zwiſchenhafen begibt. Beide Reiſen, die Reiſe vom neutralen Ausgangspunkt bis zum neutralen Zwiſchenhafen, ſowie die Reiſe vom neutralen Zwiſchenhafen zum feindlichen Beſtimmungshafen bilden nach ihr eine Einheit (inseparable connected in their original plan). Von dem Augenblicke an, wo das neutrale Schiff den neutralen Ausgangspunkt verläßt bis zur Ankunft im feindlichen Hafen, iſt das Schiff der Wegnahme unterworfen. Dies iſt ſelbſt dann der Fall, wenn aus den Schiffspapieren hervorgeht, daß der nächſte Beſtimmungshafen des Schiffes der neutrale Zwiſchenhafen iſt. Die auf neutralem Schiff nach einem neutralen Hafen transportierte Kontrebande, iſt der Wegnahme unterworfen, wenn die bloße Vermutung beſteht, ſie werde von dem neutralen Hafen, ſei es zu Waſſer, ſei es zu Lande, dem Feinde zugeführt. Dies Verfahren bedeutet für die Engländer eine Abweichung von der Regel, daß für das Vorhandenſein von Kontrebande der Beſtimmungshafen des Schiffes entſcheidet. Denn in dieſen Fällen iſt ja der Beſtimmungshafen neutral und nur der Beſtimmungsort der Ware iſt feindlich. Die Theorie bedeutet noch weit mehr. Nichts geringeres als die Durchbrechung des Grundſatzes, daß im Verkehr zwiſchen neutralen Häfen Kriegskontrebande nicht möglich

iſt. Wenn nun England die Theorie von Einheitlichkeit der Reiſe aufſtellt, ſetzt es ſich nicht nur in Widerſpruch mit ſeinem bisher befolgten Syſtem, nach welchem die destination du navire entſcheidet, es kommt ſogar einem völligen Mißachten der eigenen Geſetze gleich, die ja, wie wir bereits ſahen, Kontrebande in Verkehr zwiſchen neutralen Häfen nicht kennen. Übrigens iſt das Bild, das wir von der Theorie entworfen haben, nicht vollſtändig. Was wir vorhin gegeben haben, war nur der Grundgedanke. Die Theorie iſt heut von ihren Anhängern weiter ausgedehnt worden. Beſonders die jüngſte Zeit iſt reich an Präcedenzfällen. Sie erſt hat die Tragweite der Theorie uns erkennen laſſen. Erſt in den letzten Jahren hat ſie ihren dem Handel der Neutralen so feindlichen Charakter gezeigt. Ein Zurückgehen auf ihre Entſtehung und allmähliche Entwicklung bis auf den heutigen Tag erſcheint mir zu ihrem richtigen Verſtändnis unerläßlich.

Kap. 1.

Die ſog. rule of the war of 1756.

Wer die überaus intereſſante Geſchichte dieſer Theorie verfolgen will, braucht nicht weit zurückzugehen. Ihren Urſprung pflegt man allgemein in das Jahr 1756 zu verlegen, zu welcher Zeit die berühmte rule of the war of 1756 aufgeſtellt wurde.[1]) Die großen europäiſchen Kolonialmächte betrachteten jahrhundertelang den Handel mit ihren Kolonieen als Monopol. Nur das Mutterland durfte mit den Kolonieen Handel treiben, fremde Untertanen waren davon gänzlich ausgeſchloſſen. Wurde nun das Mutterland in einen Krieg verwickelt, ſo wurde deſſen Handel mit den Kolonieen lahm gelegt. Die Kriegführenden verfielen daher auf den Ausweg, dieſen Handel, den ſie nicht mehr aufrecht erhalten konnten, den Neutralen zu übertragen, die unter neutraler Flagge ihre Handelsſchiffe

[1]) Rémy, Théorie de la continuité du voyage, S. 27. Thonier a. a. O., S. 240. Sir Travers Twiss, La Théorie de la continuité du voyage, S. 11.

vor Wegnahme ſchützen konnten. Die andere Kriegspartei ſträubte ſich dagegen. Man beſtritt dem Gegner nicht nur das Recht, den Neutralen während der Dauer des Krieges ein Handelsrecht zu gewähren, das ihnen im Frieden nicht zuſtand, man wollte es andrerſeits unter keinen Umſtänden dulden, daß die Neutralen dem Gegner die Hand boten, ſeinen nach den beſtehenden Rechten bedrohten Handel vor Wegnahme zu bewahren.[1])

So war die Lage im Jahre 1756, als der 7jährige Krieg ausbrach. Frankreich ſah ſich außer ſtande, den Handel mit ſeinen Kolonieen aufrecht zu erhalten. Es übertrug dieſes Monopol den neutralen Holländern. England erklärte daraufhin die holländiſche Handelsmarine als der franzöſiſchen Handelsmarine einverleibt der Neutralität verluſtig.[2]) Um aber der Wegnahme durch britiſche Kreuzer zu entgehen, teilten die Holländer die Reiſen von Frankreich nach den Kolonieen und umgekehrt in der Weiſe, daß ſie zwei verſchiedene Reiſen unterhielten, die eine von Frankreich bezw. den Kolonieen nach einem neutralen Zwiſchenhafen, die andere von dem neutralen Zwiſchenhafen nach Frankreich bezw. deſſen Kolonie. Die Folge dieſer Spitzfindigkeit war, daß die Holländer vor Wegnahme geſchützt waren, da der zwiſchen Frankreich oder ſeinen Beſitzungen mit neutralen Staaten auf neutralen Schiffen betriebene Handel frei war. Um ſich gegen derartige Umgehung zu ſichern, ſtellten die Engländer die rule of the war of 1756 auf, die den Neutralen den Handel mit den Kolonieen der Kriegführenden verbot, der ihnen im Frieden nicht geſtattet war und in Verbindung mit dieſer Regel die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe. Man betrachtete den zweiten Teil dieſer Reiſe, alſo vom neutralen Zwiſchenhafen nach Frankreich oder ſeinen Kolonieen nur als Fortſetzung des erſten Teils und faßte beide Teile als Einheit auf. Lord Stowell war es, der dieſe Theorie zum erſten Male ausgeſprochen hat. Wenn man auch die ganze Reiſe

[1]) Rémy, a. a. O., S. 28.

[2]) Thonier a. a. O., S. 242.

für unerlaubt hielt, so gestattete man sich die Wegnahme doch nur im zweiten Teil der Reise von dem Augenblick an, in welchem das neutrale Schiff den neutralen Zwischenhafen verließ, um sich nach einem feindlichen Hafen zu wenden. Treffend kennzeichnet Rémy diese Theorie in ihrer ersten Gestalt: „C'est en effet la caractéristique de cette première jurisprudence que l'aventure hostile était déjouée seulement dans son second acte; que si, au contraire, un port neutre apparaissait comme la destination bona fide du navire neutre et le terme désigné du voyage au cours duquel il était rencontré par un croiseur belligérant, la destination du navire devait être prise comme concluante quant à la destination des marchandises et celle de la destination éventuelle du chargement après débarquement dans le port d'arrivée comme inopérante pour faire admettre la saisissabilité du navire et de ses marchandises".[1])

Gegen die Ergreifung der Kontrebande im zweiten Teil der Reise, also auf dem Wege nach dem feindlichen Hafen läßt sich vom juristischen Standpunkt aus nichts einwenden, da dieser Transport einen zweiffellos feindlichen Charakter trägt. Es ist ferner der bereits erwähnte Grundsatz Lord Stowells durchaus zu billigen, daß die Grundregel über Kontrebande, wie er sie immer verstanden, die sei, daß die Gegenstände in delicto in der wirklichen Verfolgung der Reise nach einem feindlichen Hafen ergriffen werden müßten. Unheilvoll hat nur der von ihm zum ersten Male ausgesprochene Satz gewirkt, daß ein von Neutralen nach einem feindlichen Hafen ausgeführter Transport von Kontrebande vom neutralen Ausgangspunkt an selbst in seinem harmlosen ersten Teil der Reise auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen unerlaubt sei. Auf dem ursprünglich eingenommenen Standpunkt blieb man nicht stehen.[2]) Man begnügte sich nicht mehr mit der Unterdrückung des neutralen Zwischenhandels mit den Kolonien. Es wäre auch nicht mehr

[1]) Rémy a. a. O. S. 33.

[2]) Rémy a. a. O. S. 35 und Thonier a. a. O. S. 242.

möglich gewesen. Immer mehr war man davon abgekommen, den Neutralen den mit den neutralen Schiffen bewirkten Zwischenhandel zu erschweren, bis man ihn schließlich ganz freigab. Damit war die anfänglich geübte Anwendung der Theorie hinfällig. Lord Stowell war es wiederum, der der veralteten Theorie neues Leben einhauchte. Durch ihn erfuhr die Theorie eine wesentliche Erweiterung durch Anwendung auf die Fälle, in denen der neutrale Zwischenhafen nur die wahre Absicht einer Zufuhr von Kontrebande verhüllen sollte, wenn man vermutete, daß die Dazwischenlegung eines neutralen Hafens zu keinem anderen Zweck geschah, als den Transport der Kontrebande zu einem weniger gefährlichen zu machen. Ferner stellte er den Satz auf, daß bei einem Transport von Kontrebande nach einem neutralen Zwischenhafen, also schon im ersten Teil der Reise, die Vermutung für eine event. feindliche Bestimmung spreche, die eine Wegnahme der Kontrebande rechtfertige. Zog man die Konsequenz daraus, so war die Wegnahme verbotener Waren, die nach einem neutralen Hafen unterwegs waren, jedesmal dann erlaubt, wenn der Nehmer Grund hatte zu glauben, daß diese Waren von dem neutralen Hafen weiter, sei es nach Ausschiffung, sei es ohne eine solche, der anderen Kriegspartei zugeführt würden. Auch die Möglichkeit, daß die Kontrebandewaren in einem neutralen Zwischenhafen tatsächlich ausgeschifft würden, um von da auf einem anderen Schiffe nach einem feindlichen Hafen gebracht zu werden, haben die Kriegführenden ins Auge gefaßt und auf sie die Theorie angewendet. Auch für diesen Fall erklären sie die Wegnahme im ersten Teil der Reise für gerechtfertigt, da auch im ersten Teil der Transport der Kontrebande als unerlaubt zu gelten habe.

Kap. 2.

Die Praxis der amerikanischen Gerichte, Fall „Bermuda“.

Man kann sagen, das internationale Seerecht hat sich in Etappen ausgebildet. Marksteine in der Entwicklung

des internationalen Seerechts ſtellen die berühmten Fälle dar, die auch in der Literatur einen breiten Raum einnehmen. Sie waren auch die Prüfſteine des bisher auf dieſem Gebiete geltenden Völkerrechts. Auch von der Theorie der Einheitlichkeit der Reiſe in Bezug auf die Kontrebande gilt dasſelbe, daß erſt die Staatenpraxis uns ihre Tragweite zu würdigen gelehrt hat. Die Völkerrechtsliteratur zählt eine Reihe derartiger Fälle auf. Es ſei mir geſtattet, aus dieſer großen Zahl einen herauszugreifen, der die Fortbildung der Theorie am deutlichſten veranſchaulicht, die Wegnahme der „Bermuda“ im amerikaniſchen Sezeſſionskriege. Der Fall des „Springbok“, der vielfach von den Schriftſtellern angeführt wird, gehört, wie ſchon Phillimore dargetan, ſtreng genommen nicht hierher.[1]) Wenn man auch zugeben muß, daß auf dieſes Schiff die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe angewandt wurde, iſt doch andrerſeits nicht das Vorhandenſein von Kontrebande, ſondern intent to violate the blockade für ſeine Verurteilung ausſchlaggebend geweſen.

Die „Bermuda“ war ein ſchwediſches Schiff, das auf dem Wege nach dem engliſchen Hafen Naſſau auf den Bahamainſeln im Jahre 1863 von den Kreuzern der Nordſtaaten aufgegriffen und wegen mitgeführter Kontrebande verurteilt wurde. Wenn auch Naſſau ein großer Sammelplatz für die Ausrüſtung der Südſtaaten war, ſo war man doch keineswegs berechtigt, das Schiff auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen aufzugreifen. Hören wir den Urteilsſpruch, den der oberſte Gerichtshof der Vereinigten Staaten in dieſer Sache gefällt hat und dem der engliſche Kronjuriſt Phillimore das Zeugnis ausſtellt,[2]) es enthalte very valuable and sound expositions of the law, professedly, and for the most part really in harmony with the earlier decisions of English Prize Corts. Das Urteil gibt an erſter Stelle eine treffliche Überſicht über die

[1]) Phillimore, Commentaries upon international law, Bd. III, S. 391.

[2]) Phillimore, a. a. O., Bd. III, S. 391.

Rechte und Pflichten der Neutralen, der man nur zuſtimmen kann. Den zwiſchen neutralen Häfen mit neutralen Schiffen betriebenen Handel gibt es grundſätzlich frei, wenn tatſächliche Lieferung für den Beſtimmungshafen beabſichtigt war. So hätten die Neutralen ein unbeſtrittenes Recht zum Handel nach dem engliſchen Hafen Naſſau gehabt, ſelbſt mit Waren, von denen ſie wußten, daß ſie einem Feinde der Vereinigten Staaten zukämen, und gegen die amerikaniſche Regierung verwendet werden ſollten. But, ſo heißt es in dem Urteil weiter, if it is intended to affirm that a neutral ship may take on a contraband cargo ostensibly for neutral port, but destined in reality for a belligerent port, either by the same ship or by another, without becoming liable from the commencement to the end of the voyage to seizure in order to the confiscation of the cargo, we do not agree to it. Mit dieſen Worten bekennt ſich der amerikaniſche Gerichtshof zu der Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe. Noch deutlicher wird dieſe Theorie in den folgenden Worten ausgedrückt: „It makes no difference whether the destination to the rebel port was ulterior or direct, nor could the question of destination be affected by transhipment at Nassau, if transhipment be intended, for that could not break the continuity of transportation of the cargo. Dem gegenüber iſt feſtzuhalten, daß eine Ware nur dann Kontrebande ſein kann, wenn ſie ſich tatſächlich auf dem Wege nach dem Feinde befindet. Nach der neuen Theorie genügt eine bloße Vermutung, um dem Nehmer das Recht zu geben, ſich über die Beſtimmung zu vergewiſſern, die die Waren oder das Schiff erhalten ſollen, wenn die gegenwärtige Reiſe beendet iſt. Obwohl über die neutrale Beſtimmung der Ware und des Schiffes kein Zweifel iſt, kann letzteres trotzdem zur Feſtſtellung der zukünftigen Beſtimmung aufgegriffen werden. „The interposition, fährt das Urteil fort, of a neutral port between neutral departure and belligerent destination has always been a favourite resort of contraband carriers and blockade runners. But it never avails

them, when the ultimate destination is ascertained. A transportation from one point to another remains continuous, so long as intent remains unchanged, no matter what stoppages or transhipments intervene". Werde die Kontrebande auch im neutralen Hafen gelandet, ſo bleibe ſie doch Kontrebande, ſo lange die Abſicht beſteht, ſie dem Feinde zuzuführen; gleichgültig, ob die Abſicht ſchon von Anfang an beſtanden oder erſt ſpäter gefaßt wird, werde die Einheit der Reiſe durch irgendwelche Handlungen im Zwiſchenhafen nicht unterbrochen. Um den Neutralen aber entgegenzukommen, will das Gericht dem Nehmer den Beweis auflegen, darzutun, daß die Ware bei ihrer Landung nicht am neutralen Hafenplatz aufgebraucht, sondern von da dem Feinde weiterbefördert werden ſoll. Die Wegnahme hänge von dem guten oder ſchlechten Glauben des Schiffseigentümers ab. In dieſem Sinne ſagt der Urteilsſpruch: „If a part of the voyage is lawful, and the owners of the ship conveying the cargo in that part are ignorant of the ulterior destination, and do not hire their ship with a view to it, the ship cannot be liable; but if the ulterior destination is known inducement to the partial voyage, and the ship is engaged in the latter with a view to the former, then what ever liability may attach to the final voyage, must attach to the earlier, undertaken with the same cargo and in continuity of its conveyance. Successive voyages connected by a common plan and a common object form a plural unit, they are links of the same chain". Die Haltung des amerikaniſchen Prifengerichts verdient die größte Mißbilligung. Es iſt unerhört, daß ſie zu ſolchen Mitteln gegriffen haben, um die Zufuhr der Neutralen zu verhindern. Sie haben völlig außer Acht gelaſſen, daß die Kriegführenden der Kontrebande gegenüber ſich nur in Notwehrſtellung befinden. Das Vorgehen der amerikaniſchen Regierung gleicht zu ſehr einer Strafrechtsmaßregel, während in Wahrheit die Wegnahme der Kontrebande nur eine Repreſſivmaßregel ſein ſoll. Zudem ſtanden ihr andere Mittel und Wege zu Gebote, um eine verbotene Zufuhr zu verhindern;

ſie konnte ihre Abſicht ebenſogut mit dem völkerrechtlichen Mittel der Blokade oder der Wegnahme der Kontrebande auf dem Wege von Naſſau nach den Südſtaaten erreichen. Mit dieſer Bedrohung des neutralen Seehandels haben ſich die Anhänger der Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe nicht begnügt. Hatte man aber wenigſtens bisher feſtgehalten, daß beide Teile der im übrigen einheitlichen Reiſe zu See erfolgen ſollten, ſei es nun nach oder ohne Ausſchiffung der Ware in einem neutralen Zwiſchenhafen, ſo ging man in letzter Zeit dazu über, dieſe Theorie auf den Fall auszudehnen, daß die Kontrebande von dem neutralen Beſtimmungshafen nach ihrer Ausladung auf dem Landwege dem Feinde zugeführt werden ſollte.

Kap. 3.

Die jüngſte Staatenpraxis, Fall „Doelwijk“ und „Bundesrath“.

Der italieniſchen Priſengerichtsbarkeit war es vorbehalten, dieſe Erweiterung der Theorie herbeizuführen. Es war zur Zeit des Konfliktes zwiſchen Italien und Abeſſinien, als der holländiſche Dampfer „Doelwijk“ am 12. Juli 1896 Rotterdam mit einer großen Ladung Waffen und Munition verließ.[1]) Der Beſtimmungsort lautete nach den Schiffspapieren Kurrachee in Indien, während in Wahrheit die Ladung nach Abeſſinien gehen ſollte. Die italieniſche Regierung, davon unterrichtet, verfügte ſchleunigſt die genaue Beobachtung aller verdächtigen Schiffe im Roten Meere. Am 8. Auguſt wurde die „Doelwijk“, als ſie beim Verlaſſen des Suezkanals von ihrem Kurs nach Aden in der Richtung nach dem franzöſiſchen Hafen Dſchibuti abwich, von dem italieniſchen Kreuzer „Etna“ angehalten und nach Maſſauah gebracht. Dort prüfte man Ladung, Nationalität und Schiffspapiere. Man entdeckte ein ungeheures Waffenarſenal, 4895 Kiſten mit 43000 Gewehren, 5 Millionen Patronen, 6000 Säbel und

[1]) Rémy a. a. O., S. 62.

andere Waffen. Ferner wurde gefunden, daß das Schiff in Port Said ſich als britiſches ausgegeben und einen dahin lautenden Geſundheitsſchein ſich hatte ausſtellen laſſen, während die Schiffspapiere den holländiſchen Charakter des Schiffes erwieſen. Art. 213 des italieniſchen Geſetzes für die Handelsmarine ſchreibt vor, daß die Regeln über die Wegnahme von Kontrebande für jeden Krieg durch königliches Dekret neu erlaſſen werden müſſen. Zu Beginn dieſes Krieges war es nicht geſchehen. Die Aufſtellung des Priſengerichts zur Aburteilung dieſes Falles erfolgte durch königliches Dekret vom 16. Auguſt 1896. Am 8. Dezember 1896 wurde nach regelrechtem Prozeß das Urteil gefällt.[1]) Einen beſonders großen Raum nimmt in dem Urteilsſpruch die Erörterung über die Frage ein, ob man die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe auf den Fall „Doelwijk“ anwenden ſoll, d. h. auf ſolche Schiffe, die ſich auf der Fahrt nach einem neutralen Hafen befinden mit einer Ladung an Bord, die auch für den neutralen Hafen tatſächlich beſtimmt iſt, von der man nur vermutet, ſei es mit Recht oder zu Unrecht, daß ſie nach ihrer Ausladung auf dem Landwege zum Feinde weitertransportiert werden ſoll. Wir haben bereits oben gezeigt, daß die italieniſche Geſetzgebung bei der Entſcheidung der Frage, ob für die feindliche Beſtimmung der Kontrebande das Schiff oder die Ladung ausſchlaggebend ſei, den Standpunkt der engliſchen Regierung eingenommen hat und nur auf die Beſtimmung des Schiffes ſieht. Danach wäre alſo die Feſtnahme des „Doelwijk“ nicht aufrecht zu erhalten geweſen. Das Priſengericht hat zu einer ſehr willkürlichen Auslegung des bereits erwähnten Art. 215 des Geſetzbuchs für die italieniſche Handelsmarine Zuflucht genommen. In dem Urteil heißt es: Man müſſe mehr auf die Beſtimmung der Ladung als auf die Beſtimmung des Schiffes ſehen, wenn man ent-

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 24 S., 850 f. Fedozzi, in der Revue de droit international et de législation comparée, Bd. 29, S. 47. Brusa, in der Revue générale de droit international public, Bd. IV, S. 157.

ſcheiden wolle, ob die Gegenſtände, die das Schiff transportiere, Kontrebande ſeien oder nicht. „De même, fährt das Urteil fort, que les armes destinées à un des belligérants ne cesseraient pas d'être dirigées sur l'ennemi par cela seul que, à raison de quelque circonstance particulière, elles auraient dû en chemin être transbordées sur un autre navire neutre, de même elles ne cessent pas d'être dirigées vers l'ennemi par cela seul qu'une partie de la route pour atteindre le belligérant ne peut se faire par mer, mais doit nécessairement se faire par terre et avec des véhicules terrestres.[1]) Die feindliche Beſtimmung geht nach der Meinung des Gerichtshofes aus der eigenartigen Lage des franzöſiſchen Hafens Dſchibuti hervor, ſowie aus der Tatſache, daß Frankreich zu der Zeit mit keinem afrikaniſchen Stamm Krieg führte und daher auch keine ſo große Maſſe zumal veralteter Waffen brauchen konnte. Die Frage der Anwendbarkeit der Theorie in dieſer erweiterten Geſtalt wurde in bejahendem Sinne entſchieden. Die Wegnahme der Waffen wurde aufrecht erhalten, Schiff und unverfänglicher Teil der Ladung aber zurückgegeben. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe hatte damit wiederum eine Ausdehnung erfahren. Die Reiſe, welche die verbotenen Waren unternehmen mußten, um zum Feinde zu gelangen, war ſelbſt dann unerlaubt, wenn die Waren erwieſenermaßen nach einem neutralen Hafen geſchafft wurden, um erſt von da zu Lande weiter befördert zu werden. Dies Verfahren kann nicht anders bezeichnet werden als ein Vorſtoß der kriegführenden Seemächte gegen diejenigen neutralen Mächte, deren Seehäfen in unmittelbarer Nähe des Kriegsgegners ſich befinden oder die den Zutritt zur See zu einem kriegführenden Binnenſtaat bilden. Das Beiſpiel der italieniſchen Regierung hat Schule gemacht. In unſer aller Erinnerung iſt noch die Beſchlagnahme der deutſchen Poſtdampfer im letzten ſüdweſtafrikaniſchen Krieg.[2]) Die Gebiete der ehemaligen Burenrepubliken

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 24, S. 868.

[2]) Heinze, Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer, S. 1.

Transvaal und Oranjefreiſtaat waren völlig von der See abgeſchnitten. Die Verbindung mit der See wurde durch eine Eiſenbahnlinie durch portugieſiſches Gebiet bis zum Hafen Lourenco-Marques hergeſtellt. Begrifflich war alſo jede Zufuhr von Kontrebande ausgeſchloſſen, zumal für die Neutralen in ihren Beziehungen zu England kein feindlicher Hafen exiſtierte und ſomit das Viſitationsrecht nicht ausgeübt werden durfte. Nur mit Hilfe der Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe und der Erweiterung, die ſie durch Italien im Jahre 1896 erfahren, hat man die Beſchlagnahme deutſcher Dampfer auf dem Wege nach Lourenco-Marques bewerkſtelligen können. Zum beſſeren Verſtändnis diene folgendes. Zu Beginn des ſüdafrikaniſchen Krieges war man auf Seiten der Engländer im höchſten Grade überraſcht über die großen Mengen von Waffen und Munition, über die die Buren verfügten. Die allgemeine Aufmerkſamkeit wandte ſich dem portugieſiſchen Hafen Lourenco-Marques zu, dem einzigen Hafen, der für eine etwa noch fortdauernde Einfuhr dieſer Artikel in Betracht kommen konnte. Wie Heinze erzählt, vertrat ein engliſches Blatt die Anſicht, es wäre für die britiſchen Intereſſen beſſer, wenn Mozambique feindliches Gebiet, in den Händen der Buren ſich befände, da dann die britiſche Regierung zur Küſtenblokade und damit zur ſicheren Unterbindung der Zufuhr von Kontrebande ſchreiten könnte. Allgemein war man britiſcherſeits überzeugt, es beſtände auch nach Ausbruch des Krieges eine ausgedehnte Einfuhr von Kriegsartikeln über dieſen neutralen Hafen fort. Es kam der Umſtand hinzu, daß ununterbrochen viele Europäer in die Reihen der Buren eintraten. Dieſem Umſtand iſt es zuzuſchreiben, daß ſich auch die britiſche Regierung in dem Glauben befand, daß deutſche Schiffe den Buren Waffen und Munition zuführten. Hartmeyer erzählt, wie dieſer Glaube bei den engliſchen Behörden erzeugt wurde, Vorgänge, die ſeinerzeit im deutſchen Reichstag vorgebracht worden ſind.[1]) Danach iſt es der ſog. Ring

[1]) Hartmeyer, Zum Recht der Kriegskontrebande. S. 73.

der englischen Dampfschiffahrtslinien nach Südafrika gewesen, der eine gewissenlose Hetze gegen die deutsche Ostafrikalinie inscenierte. Er beschuldigte die deutsche Konkurrenzlinie, große Mengen verbotener Waren zu befördern und scheute sich nicht, die Verleumdung weiter zu verbreiten. Es war am 5. Dezember 1899, als den britischen Behörden aus Aden die bevorstehende Ankunft des deutschen Postdampfers „Bundesrath" gemeldet wurde, auf dem man verdächtige Personen vermutete. Einige Wochen später, am 29. Dezember 1899, erfolgte die Aufbringung des Dampfers durch den englischen Kreuzer „Magicienne". Es braucht wohl kaum hinzugefügt zu werden, daß die deutsche Regierung sofort durch den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Graf Bülow, bei dem britischen Botschafter in Berlin, Sir Frank Lascelles, sowie durch den deutschen Botschafter in London bei dem englischen Premierminister, Lord Salisbury, die energischsten Vorstellungen erhob. Die Beschlagnahme erscheint um so unbegreiflicher, als die deutsche Ostafrikalinie bei Ausbruch des Krieges, um allen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, alles, was irgendwie als Kontrebande angesehen werden konnte, von der Beförderung ausgeschlossen hatte. Zu wiederholten Malen drangen die deutschen Behörden auf sofortige Freilassung. Nichtsdestoweniger dauerte die Untersuchung fort. Am 4. Januar 1900 meldete der dienstälteste Offizier von Aden eine weitere Beschlagnahme. Es war dies der deutsche Postdampfer „General". Man hatte nicht einmal gewartet, bis das Schiff in die Nähe des Kriegsschauplatzes gekommen war. Allerdings ordnete die britische Regierung in diesem Fall beschleunigte Untersuchung an. Unless contraband is found search should be carried out as rapidly as possible.[1]) Die Durchsuchung wurde von der ganzen Mannschaft des Kreuzers „Marathon" und einer Anzahl Kulis ausgeführt

[1]) Correspondence respecting the action of Her Majesty's Naval authorities with regard to certain foreign vessels, Nouveau Recueil Général de traités, Bd. 29, S. 465.

und beanſpruchte fünf Tage.[1]) Erſt dann wurde der „General“ freigegeben. Verdächtiges war nicht gefunden worden. Inzwiſchen war abermals ein deutſcher Poſtdampfer der „Herzog“ aufgebracht und nach Durban gebracht worden. Auch hiergegen wurde ſeitens der deutſchen Regierung Verwahrung eingelegt. Eine Depeſche der britiſchen Admiralität veranlaßte am 9. Januar 1900 die ſofortige Freilaſſung, da man ſich überzeugt hatte, daß ein genügender Grund zur Feſtnahme nicht vorlag. Am 18. Januar endlich, am Vorabend der denkwürdigen Interpellation im deutſchen Reichstag, erfolgte auch die Freigabe des „Bundesrath“, nachdem er volle 20 Tage feſtgehalten war. Der Schaden belief ſich auf 1 Million Mark. Betrachten wir nun das Vorgehen der britiſchen Seebehörden von ſeiner rechtlichen Seite. Graf Hatzfeldt hat am 4. Januar 1900 in ſeiner Note an den Marquis of Salisbury den Standpunkt der deutſchen Regierung folgendermaßen formuliert: „With reference to the seizure of the German steamer „Bundesrath“ by an English ship of war, I have the honour to inform your Excellency, in accordance with instructions received, that the Imperial Government, after carefully examining the matter and considering the judcial aspects of the case, are of opinion that proceedings before a Prize Court are only justified in cases where the presence of contraband of war is proved, and that whatever may have been on board the „Bundesrath“, there could have been no contraband of war, since according to recognized principles of international law, there cannot be contraband of war in trade between neutral ports.[2]) Ein Verfahren vor dem Prifengericht ſei nur in ſolchen Fällen zuläſſig, wo das Vorhandenſein von Kontrebande erwieſen iſt. Was immer an Bord des „Bundesrath“ geweſen ſein möge, er konnte keine Kriegskontrebande mitführen, da es nach anerkannten Völkerrechtsgrundſätzen Kriegskontrebande im Verkehr zwiſchen neutralen Häfen nicht gäbe.

[1]) Heinze a. a. O., S. 5.

[2]) Correspondence a. a. O., S. 462.

Die Depeſche weiſt ferner darauf hin, daß die engliſche Regierung denſelben Standpunkt im Gegenſatz zu der amerikaniſchen Entſcheidung bei Gelegenheit des Falls „Springbok“ im Jahre 1863 vertreten habe. Auch erinnert ſie an die bereits mehrfach erwähnte Richtſchnur in dem Manual of Naval Prize Law vom Jahre 1866, wonach die Beſtimmung eines Schiffes neutral iſt, wenn der Beſtimmungshafen und jeder Zwiſchenhafen neutral iſt und daß nach demſelben Geſetzbuch für die Beurteilung von Kontrebande die Beſtimmung des Schiffes entſcheidend ſei. Die deutſche Regierung hatte mit dieſen Worten den Nachweis geführt, daß die Feſtnahme nicht nur gegen die Grundſätze des Völkerrechts verſtieß, ſondern auch nach engliſchem Landesrecht nicht geſtattet war. Es ſei noch kurz die Antwort des britiſchen Auswärtigen Amts vom 10. Januar 1900 mitgeteilt.[1]) Zunächſt beſtreitet es darin die behauptete Oppoſition gegen das erwähnte amerikaniſche Urteil; ferner ſucht es den amtlichen Charakter des Manual of Naval Prize Law hinwegzuleugnen. Es heißt weiter: „In the opinion of Her Majesty's Government, the passage cited from the Manual „that the destination of the vessel is conclusive as to the destination of the goods on board“, has no application to such circomstances as have now arisen. It cannot apply to contraband of war on board of a neutral vessel if such contraband was at the time of seizure consigned or intended to be delivered to an agent of the enemy at a neutral port, or, in fact, destined for the enemy's country“.[2]) Zur Bekräftigung ſeiner Anſicht beruft es ſich auf die Meinung des Völkerrechtslehrers Bluntſchli: „Wird aber die Fahrt nach einem neutralen Hafen nur in der Abſicht unternommen, um auf dieſem Wege ſicherer die Kriegführung des Feindes zu unterſtützen, ſo iſt das Kontrebande und die Wegnahme gerechtfertigt“.[3]) Es

[1]) Correspondence a. a. O., S. 476.

[2]) Correspondence a. a. O., S. 497.

[3]) Bluntschli, Das moderne Kriegsrecht der zivilisierten Staaten. § 813.

vergißt aber, daß Bluntſchli mit dieſer Anſicht vereinzelt ſtehen geblieben iſt. Her Majeſty's Government heißt es zum Schluß, are unable therefore, to agree that there are grounds for ordering the release of the „Bundesrath“ without examination by the Prize Court as to whether she was carrying contraband of war belonging to, or destined for, the South African Republics. In der Beantwortung der Interpellation vom 19. Januar 1900, herbeigeführt durch den Abgeordneten Möller aus Anlaß der Feſtnahme der deutſchen Poſtdampfer entwickelte Graf Bülow zunächſt die Grundſätze des heute praktiſch geltenden Neutralitätsrechts und fuhr dann folgendermaßen fort: „Wie ich bei dieſer Gelegenheit noch erwähnen möchte, waren wir anfangs beſtrebt, in der Behandlung der nach der Delagoabai beſtimmten neutralen Schiffe derjenigen völkerrechtlichen Theorie beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die größte Sicherheit gewährleiſtet. Dieſe Theorie, die in dem Satze gipfelt, daß für die mit einem neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen konſignierten Waren der Begriff der Kriegskontrebande überhaupt nicht Platz greifen könne, wurde von der engliſchen Regierung beanſtandet. Wir haben uns die Erörterung darüber für die Zukunft offen gehalten, einesteils weil es uns darauf ankommen mußte, möglichſt ſchnell zu einer praktiſchen Lösung der vorliegenden Differenzpunkte zu gelangen, und ſodann, weil tatſächlich der aufgeſtellte Satz in Theorie und Praxis bisher noch nicht allgemeine Anerkennung gefunden hat.“[1]) Warum dieſe Anerkennung ausgeblieben iſt, ließ Graf Bülow in derſelben Rede durchblicken, indem er ſagte: „Das Seerecht beſitzt noch zahlreiche Lücken, welche, wie die Verhältniſſe heute liegen, in kritiſchen Augenblicken nur zu oft durch Seemacht ausgefüllt zu werden pflegen. Mit einem Wort, auf dem Gebiete des Seerechts iſt der Machtſtandpunkt

[1]) Mirbach, Die Völkerrechtlichen Grundsätze des Durchsuchungsrechts zur See. S. 105.

noch lange nicht überwunden worden durch den Rechtsſtand".[1]) Soweit Graf Bülow. Dieſer Seemachtſtellung gegenüber hat Deutſchland damals den Grundſatz, daß zwiſchen neutralen Häfen Kontrebande begrifflich nicht möglich ſei, fallen laſſen müſſen. Die Theorie der Einheitlichkeit der Reise hatte den Sieg davongetragen, doch nur vorläufig, wie ſelbſt Salisbury in einer Note einem engliſchen Botſchafter in Berlin bezeugte: „They, d. h. die deutſche Regierung, had decided to abstain from pressing or discussing their opinion for the present in order to facilitate a speedy and amicable settlement."[2]) Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe iſt damit auch in ihrer letzten Erweiterung heimlich aber ſicher in die Praxis einzelner Staaten übergegangen. Schuld daran sind die Staaten, die in ihrer Gleichgültigkeit freiwillig jede Erörterung dieſer Lehre gemieden haben in der Hoffnung, ihrerſeits im Kriegsfalle dieſe Lehre gegen ihre Gegner ſowie gegen die Neutralen anzuwenden.[3])

Dritter Teil.

Die Stellung der Völkerrechtsliteratur.

Haben wir bisher in Bezug auf unſere Theorie nur die Praxis der Staaten kennen gelernt, dürfte es nunmehr angezeigt ſein, etwas über die Stellung zu berichten, die die Völkerrechtsliteratur zu ihr einnimmt. Man kann ſagen, daß dieſelbe Uneinigkeit, die die Staatenpraxis gezeigt hat, in der Literatur wiederkehrt. Die Zahl der Anhänger wie der Gegner der Theorie iſt gleich groß. Zeigt die Staatenpraxis, wie z. B. der engliſchen Re-

[1]) Mirbach a. a. O., S. 104.

[2]) Correspondence a. a. O., S. 478.

[3]) Despagnet, in der Revue gênérale de droit international prive. Bd. VII, S. 807.

gierung, kein einheitliches Bild, ſo iſt auch noch viel weniger die Nationalität der Schriftſteller ein Zeichen der Stellung, die dieſe Schriftſteller einnehmen. Da die Theorie erſt verhältnismäßig jüngeren Datums iſt, iſt es nicht zu verwundern, daß die älteren Schriftſteller ihrer nicht Erwähnung tun oder ihr nur wenig Beachtung ſchenken. Auch viele jüngere Völkerrechtslehrer ſtreifen ſie nur oberflächlich. Erſt in jüngſter Zeit, wo die Schriftſteller die gröbſten Auswüchſe der Theorie zu beobachten Gelegenheit hatten, hat ein Kampf für und wider die Theorie eingeſetzt. In den zwei Lagern, in die ſich die Schriftſteller ſpalten, lebt der alte Gegenſatz wieder auf, ob man für die feindliche Beſtimmung der Kontrebande die Beſtimmung des Schiffes oder die der Ladung ausſchlaggebend ſein läßt. Zumeiſt ſind die Schriftſteller, die nur auf die Beſtimmung der Ware ſehen, Anhänger der Theorie, während diejenigen, die der Beſtimmung des Schiffes den Ausſchlag geben wollen, wiederum zu den Gegnern der Theorie zählen. Eine reinliche Scheidung iſt aber nicht vorhanden. Gleichwie England, indem es die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe annimmt, von ſeinem Syſtem abweicht und doch der Beſtimmung der Ware ſchließlich den Ausſchlag gibt, gibt es Schriftſteller, die nur auf die Beſtimmung der Ware ſehen und die trotzdem Gegner der Theorie ſind. Unter den Anhängern der Theorie nennen wir an erſter Stelle Geßner. Was den Transport von Kontrebande ſtraffällig mache, meint er, ſei die feindliche Beſtimmung. Deshalb könne man nichts gegen die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe einwenden. Die engliſchen Rechtsgelehrten hätten anfangs die Theorie nur auf neutrale Schiffe angewandt, deren erſte Beſtimmung ein neutraler Hafen, deren ſchließliche Beſtimmung jedoch ein Hafen der Kolonien war, mit denen die Neutralen nicht Handel treiben durften. In der Folge hätten die engliſchen und amerikaniſchen Gerichte oft Mißbrauch mit ihr getrieben, da ſie keine ſtrengen Beweiſe für die weitere feindliche Beſtimmung forderten, ſondern bloße Vermutung und

Zeichen der Wahrſcheinlichkeit für genügend erklärten. „Pour la contrebande de guerre", fährt er fort, „où la culpabilité dépend de la destination, on ne saurait, ce nous semble, baser une indemnité sur le fait, que la première destination, simulée, est un port neutre, tandis que la définitive est hostile et qu'on a l'intention de transporter plus loin ces marchandises en vertu de cette destination ultérieure. La présomption légale est toujours que la destination pacifique la plus voisine du navire est la définitive." Mit dieſen Worten ſtellt ſich Geßner auf den Boden der Theorie. Für ihn iſt alſo die Abſicht einer ſpäteren Beförderung zum Feinde genügend, um bereits die Zufuhr im erſten Teil der Reiſe nach einem neutralen Hafen für unerlaubt zu machen. Allerdings müſſe man, ſei es durch die Schiffspapiere, ſei es durch die Tatſache, daß dieſe verſchleiert ſind, ſtrikt nachweiſen, daß die Abſicht der Weitertransportierung, welche die feindliche Beſtimmung ausmache, unzweifelhaft vorliege. Sei dieſe Abſicht augenſcheinlich, dann liege in dieſem Falle die feindliche Beſtimmung vor.[1]) Daß Bluntſchli dieſelbe Theorie vertritt, haben wir bereits oben erwähnt. Der Engländer Owen hat die gleiche Auffaſſung zum Ausdruck gebracht. Der Umſtand, daß ein Schiff, das Kriegsartikel mit ſich führt, ſich nach einem neutralen Hafen wendet, liefert ſeiner Meinung nach eine ſtarke Vermutung zu glauben, daß die Waren bona fide für den Gebrauch der Neutralen beſtimmt ſind. Der kriegführende Nehmer habe es aber in der Hand, dieſe Vermutung zu widerlegen und die Entſcheidung, ob Gegenſtände, die zum Kriege dienen, Kontrebande darſtellen, hänge nicht einzig davon ab, daß das Schiff einen neutralen Beſtimmungshafen aufweiſe, ſondern ebenſo von der Verwendbarkeit dieſer Gegenſtände für den Gebrauch des Feindes. Wenn Kriegsartikel nach einem neutralen Hafen gerichtet würden, wo ſie verkauft oder von wo ſie auf benachbartes feindliches Gebiet geſchafft werden könnten, dann könne der Nehmer beweiſen, daß die

[1]) Geßner, Le droit des neutres sur mer, S. 139.

Beſtimmung für ein neutrales Land nur eine Täuſchung war und daß dieſer neutrale Hafen nur Durchgangsſtation auf der Reiſe zum Feinde geweſen ſei. Glücke der Beweis, dann könne das Priſengericht die Wegnahme der Gegenſtände ausſprechen.[1]) Ein weiterer Anhänger der Theorie iſt der Amerikaner Morſe. Nach ihm iſt die Tatſache, daß Kontrebandegegenſtände für einen neutralen Hafen beſtimmt ſind, kein genügender Schutz gegen die Wegnahme, wenn man feſtſtellen könne, daß die ſchließliche Beſtimmung der Waren das feindliche Land ſei, zumal, wenn die Neutralen als Beſtimmungshafen den neutralen Hafen nur um die geplante Reiſe zu verheimlichen, angegeben hätten. In ſolchen Fällen müſſe der Transport von Kontrebandegegenſtänden nur als eine einzige Reiſe angeſehen werden. Eine Zerteilung einer ſolchen Reiſe ſei vom Standpunkt des Kriegführenden aus ungeſetzlich. Schiff und Ladung ſeien in gleicher Weiſe ſowohl vor der Ankunft im erſten neutralen Hafen, den das Schiff nach ſeiner Abfahrt berührt, als auch während der Reiſe von dieſem neutralen Hafen zum feindlichen Hafen, der Wegnahme unterworfen.[2]) An dieſer Stelle ſei auch die Erklärung erwähnt, die der Attorney General am 12. Mai 1898 im Unterhauſe abgab. Man hatte an ihn die Anfrage gerichtet, ob es den britiſchen Untertanen während des ſpaniſch-amerikaniſchen Krieges erlaubt ſei, Kontrebande nach einem neutralen Hafen zu befördern, wenn dieſe Waren ſchließlich für den Feind beſtimmt ſeien. Seine Antwort lautete folgendermaßen: „Les sujets de l'Empire britannique ont le droit de transporter de contrebande de guerre dans des navires marchands ordinaires aux ports neutres quoi qu'elle ait pour destination dernière d'être employée par des belligérants, et les cargaisons de cette nature peuvent passer la douane (clear the custom house). Dans ce cas, la contrebande sera évidemment exposée au risque d'être capturée et condamnée et dans certaines circonstances, les navires

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 25, S. 500 f.
[2]) Journal du droit international privé, Bd. 25, S. 1008.

eux-mêmes le seraient.[1]) Zum Schluß möchten wir noch die Anſicht Hold v. Fernecks anführen, der ein eifriger Verfechter der Theorie iſt. Doch hält er ſie nicht in ihrem ganzen Umfange aufrecht. Um die Frage zu löſen, ob und unter welchen Umſtänden der Kriegführende berechtigt ſein ſoll, die Zufuhr der Neutralen ſchon vor Ankunft im eingeſchobenen neutralen Hafen wegzunehmen, unterſcheidet er zwei Fälle. Liegt zunächſt dieſer Hafen ſo, daß die Kontrebandewaren von ihm aus auf dem Landwege dem Feinde zugeführt werden ſollen, dann müſſe dem Kriegführenden es erlaubt ſein, die Zufuhr bereits vor Ankunft im neutralen Hafen abzuſchneiden. Iſt hingegen dieſer Hafen in Wirklichkeit ein neutraler Zwiſchenhafen, ſo daß von ihm aus zur See die Waren dem Feinde zugeführt werden müſſen, dann will er die Wegnahme nur auf der letzten Etappe d. h. auf der Fahrt nach dem feindlichen Hafen geſtatten, ausgenommen den Fall, wo der neutrale Hafen im Bereiche der Küſtenbatterien oder anderer Kriegsmittel des Feindes liegt, wie z. B. Algeciras im Verhältnis zu Gibraltar. Ferneck will alſo auf die jüngſte, ärgſte Erweiterung die Theorie anwenden, während die milderen Auswüchſe von ihm als die ſchlimmeren angeſehen werden.[2])

Unter den Gegnern der Theorie nennen wir an erſter Stelle Sir Travers Twiss. Er hat ſeine Stimme gegen dieſe Theorie ſchon zu einer Zeit erhoben, als die ärgſten Ausſchreitungen noch nicht zu Tage getreten waren. Er hat ſie erhoben in der klaren Erkenntnis, daß dieſe Ausſchreitungen nicht ausbleiben würden. Seine Prophezeiungen ſind auch eingetroffen. Er ſetzt den Fall eines Krieges zwiſchen Frankreich und Rußland. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe würde in den Grenzen, die ihr noch gezogen ſeien (im Jahre 1877), nach ſeiner Meinung nicht auf Ladungen Anwendung finden, die von Amerika auf deutſchen oder amerikaniſchen Schiffen nach Hamburg oder Bremen transportiert würden, obgleich

[1]) Journal du droit international privé, Bd. 25, S. 626.

[2]) Hold v. Ferneck a. a. O., S. 67.

die Ladungen selbst bestimmt wären, nach ihrer Ankunft in einem dieser Häfen mit der Eisenbahn nach Riga geschafft zu werden, da die Theorie bis jetzt nur auf solche Ladungen angewandt worden sei, die auf dem Seewege von dem neutralen Zwischenhafen aus weitertransportiert werden sollen. „Cependant, so lauten seine Worte, la destination ultérieure du chargement pour le pays ennemi aura tout autant engagé à envoyer des chargements de ce genre à Hambourg ou à Brème, qu'à les envoyer à Londres, tandis que la nécessité de couper les vivres à l'ennemi, qui est l'unique justification des entraves qu'un belligérant apporte au commerce neutre, serait aussi grande dans un cas que dans l'autre. Ce sont ces considérations, entre autres, qui m'ont amené à faire observer que la Cour suprême des Etats-Unis en attribuant à la nouvelle théorie un effet „prospectif" – de tendance, de prévision, – à l'égard du transport de contrebande de guerre, s'est avancée sur une pente dangereuse, sur laquelle il sera difficile aux tribunaux de prises d'arrêter leur descente".[1])

Dupuis, ein trefflicher Kenner der englischen Völkerrechtslehren, bekämpft die Theorie in folgender Weise. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reise läuft nach ihm auf ein vollständiges Verbot des Handels mit Kontrebande hinaus, sobald an irgend einem Punkte der Welt zwei Staaten sich befehden. Wenn die unerwiesene, nur vermutete feindliche Bestimmung einen Kriegführenden zur Wegnahme berechtige, dann könne auf der ganzen Erde keine Ladung von Artikeln, die im Kriege gebraucht werden, vor Wegnahme geschützt sein. Wenn die in Ordnung befundenen Schiffspapiere nicht im Stande seien, die neutrale Bestimmung des Schiffes oder der Ladung zu erweisen, werde man den übelwollenden Verdächtigungen der Kriegführenden keine Grenze setzen können. Jeder Transport von Gegenständen, die im Kriege nützlich sind, würde verdächtig sein. Auf die Lage des neutralen

[1]) Travers Twiss a. a. O., S. 28.

Beſtimmungshafens in unmittelbarer Nähe des Feindes habe man ſich ſeitens der amerikaniſchen und italieniſchen Gerichte berufen, um die Vermutung eines Betruges zu rechtfertigen und um die ausgeſprochenen Urteile zu begründen. Wären dieſe Hafen auch weiter von Feindesland entfernt, auch dann ſei keine genügende Garantie gegen die Wegnahme gegeben; ein entfernter Hafen könnte ja ebenſogut als Etappe auf dem Wege zum Feinde dienen. Da die Beurteilung allein dem Priſengerichte des Nehmers überlaſſen ſei, werde man leicht finden, daß ein dem Feindesland weniger naheliegender Hafen während des erſten Teils der Reiſe nur zu dem Zweck gewählt worden ſei, um das Endziel und den unerlaubten Charakter des Transportes zu verſchleiern. Dupuis weiſt ferner darauf hin, daß man die Erleichterung, die der neutrale Zwiſchenhafen für den Transport zum Feinde biete, geltend gemacht habe. Jeder dem feindlichen Lande weniger weit entfernte Hafen als der erſte Abgangshafen biete eine Erleichterung und ſei infolgedessen verdächtig. Man habe ſchließlich auch aus der Tatſache, daß der neutrale Beſtimmungshafen keine Gegenſtände für den Krieg brauche, einen Schluß auf die feindliche Beſtimmung einer Zufuhr gezogen. Nichts zeige mehr den Neutralen die Gefahr einer ſolchen Präſumtion als die Unmöglichkeit, die Vermutungen der Kriegführenden vorauszuſehen oder zu beſchränken. Die Kriegführenden werden immer glauben, daß Waffen friedlichen Nationen nicht von Nutzen ſein können. Dieſelbe Anſicht werden ſie haben, wenn es ſich um Waren handele, deren Charakter zweifelhaft, die aber wohl dem Feinde von Vorteil ſein können. Der Handel der Neutralen vom neutralen Hafen zu neutralem Hafen müßte ſich dann jedes Transportes von Waren enthalten, die die betreffende Kriegspartei für Kontrebande erklärt hätte. Die amerikaniſchen Entſcheidungen hätten die Freiheit des neutralen Handels in einem Kriege zwiſchen Seeſtaaten eingeſchränkt; Italiens Entſcheidung im Falle „Doelwijk“ dehne dieſe Einſchränkung auf den Fall

aus, wo einer der kriegführenden Staaten ein Binnenſtaat ſei.[1])

Im gleichen Sinne äußert ſich Hartmeyer. Nach ſeiner Anſicht muß außer Betracht bleiben, was mit der Ware geſchehen ſoll oder geſchehen kann, nachdem ſie den neutralen Beſtimmungshafen des Schiffes erreicht hat. „Iſt eine Ware auf neutralem Schiffe von einem neutralen Abgangshafen nach einem neutralen Beſtimmungshafen unterwegs, ſo bleibt ſie ſo lange neutrales Eigentum und daher unantaſtbar, bis ſich aus den ſpäteren Umſtänden nach ihrer Löſchung im neutralen Beſtimmungshafen des Schiffes ergibt, daß mit der Verladung tatſächlich die Abſicht verbunden geweſen war, dem einen der Kriegführenden eine Unterſtützung zu verſchaffen. Erſt wenn die Ware ſich auf direktem Wege zum Feinde befindet, kann ſie de jure beſchlagnahmt werden.[2]) Nach Thonier bildet die Theorie tatſächlich für die Neutralen eine ungerechtfertigte Vergrößerung des Schadens, den dieſe ohnehin ſchon durch die Verhinderung des Handels mit Kontrebande erleiden. Sie lege die Handelsbeziehungen, die ruhig fortgeſetzt werden ſollten, gänzlich lahm. Auch ſei ſie rechtlich unhaltbar; ſie beruhe auf einer Fiktion und operiere mit Vermutungen, die allen Rechtsgrundſätzen widerſprechen und zur reinen Willkür führten.[3])

Hören wir zum Schluß noch, was Fauchille zu dieſer Theorie bemerkt. Nach ſeinem Dafürhalten iſt die Lehre von der Einheitlichkeit der Reiſe eine juriſtiſche Anomalie. Einer Reiſe zwiſchen zwei neutralen Hafen dieſelben Wirkungen beizulegen wie einer Reiſe zwiſchen einem neutralen und einem feindlichen Hafen, nur unter dem Vorwand, daß die Ware, einmal im neutralen Hafen angelangt, zum Feinde transportiert werden ſoll, heiße nichts anderes, als zwei verſchiedene Reiſen einer einzigen gleichzuachten. Die Theorie ſei daher auf eine Fiktion

[1]) Dupuis, Le droit de la guerre maritime, S. 261.
[2]) Hartmeyer, a. a. O., S. 64/65.
[3]) Thonier, a. a. O., S. 271.

gegründet. Fiktionen widerſtrebten aber dem Völkerrecht.[1])

Werfen wir einen Rückblick auf dieſe verſchiedenen Äußerungen der Völkerrechtsſchriftſteller, ſo kann es uns nicht wunder nehmen, daß auch die Staatenpraxis ihre eigenen Wege gegangen iſt und nicht auf den Stand der Völkerrechtsliteratur Rückſicht genommen hat. Bis heute haben die Staaten in dieſer Sache nach ihrem eignen Gutdünken und Intereſſe gehandelt; und wenn ſich eine Praxis innerhalb eines Staates ausgebildet hat, iſt ſie nur nationales Recht geworden. Sie hat die Grenzen des Staates nicht überſchritten. Wir ſind alſo in dieſer Sache noch ſehr weit davon entfernt von einer übereinſtimmenden Rechtsüberzeugung reden zu können. Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reife möchte nur von einzelnen Staaten den übrigen aufgezwungen und zum Völkerrechtsſatz erhoben werden. Dagegen ſträuben ſich mit Recht diejenigen Staaten, deren Beſtreben dahin geht, die Theorie aus dem Völkerrecht zu verbannen.

Es hat nicht an Verſuchen gefehlt, auf dieſem Gebiete poſitives Völkerrecht zu ſchaffen. An erſter Stelle ſind hier die Arbeiten des Inſtitut de droit international zu nennen. Das Inſtitut de droit international iſt eine hochangeſehene internationale Geſellſchaft, die ſich aus hervorragenden Vertretern des Völkerrechts aller Länder zuſammenſetzt. Im Jahre 1892 hatte der Schwede Kleen in der Sitzung des Inſtitut zu Genf den Antrag geſtellt, das Inſtitut ſolle die Ausarbeitung einer internationalen Regelung des Rechtes der Kriegskontrebande in die Hand nehmen. Im darauffolgenden Jahre veröffentlichte Kleen in der Revue de droit international einen avant-projet de règlement international sur la contrebande et les transports interdits aux neutres.[2]) Als im Jahre 1895 das Inſtitut zu Cambridge zuſammentrat, lag außer dem unter Mitwirkung von Kleen und Bruſa neu redigierten

[1]) Fauchille, in der Revue générale de droit international public, Bd. IV, S. 304.

[2]) Bd. 25, S. 400.

avant-projet,[1]) ein contre-projet des Deutſchen Perels, Profeſſors in Berlin, mit Motiven verſehen vor.[2]) Zu einer Beratung im Plenum kam es jedoch nicht, ſie wurde auf die nächſtjährige Sitzung zu Venedig verſchoben. Hier zu Venedig iſt es zu einer endgültigen Regelung gekommen, hier iſt es auch geweſen, wo man zuerſt die Frage der Einheitlichkeit der Reiſe erörterte.[3]) Der Beratung wurden die zu Cambridge gefaßten Kommiſſionsbeſchlüſſe zu grunde gelegt. Art. 1 Abſ. 2 dieſer Beſchlüſſe trifft folgende Beſtimmung: „La deſtination pour l'ennemi est présumée lorsque le transport va à l'un de ses ports. Gegen eine ſolche Vermutung läßt ſich nichts einwenden; doch wird dieſer Fall recht ſelten bleiben.[4]) Die Kommiſſion hat das Recht der Kriegführenden, ſich gegen die Zufuhr von Kontrebande zu wehren, nicht auf dieſe Fälle allein beſchränkt. Sie hat eine ſolche Vermutung auch für den Fall für zuläſſig erklärt, wenn aus der Beſtimmung des Schiffes allein nicht auf Kontrebande geſchloſſen werden kann d. h. wenn das Schiff ſich nach einem neutralen Hafen begibt. Bildet der neutrale Hafen nur eine Etappe auf der Reiſe zum Feinde, iſt alſo die verbotene Zufuhr wahrſcheinlich, dann kann dieſe Umgehung nicht mit Hülfe von Vermutungen wie z. B. aus der Nähe des neutralen Hafens zum Feindeslande oder wegen der Wahrſcheinlichkeit einer Beförderung vom neutralen Hafen auf dem Landwege zum Feinde geſchloſſen werden. Im Gegenſatz zur amerikaniſchen Rechtſprechung, die ſolche Vermutungen für zuläſſig erklärt, fordert der Kommiſſionsbeſchluß Beweiſe und unbeſtrittene Tatsachen. „La destination vers l'ennemi est présumée lorsque le transport va à l'un de ses ports ou bien à un port neutre qui, d'après des preuves évidentes et de faits incontestables n'est qu'une étape pour l'ennemi pour but final de la même opération commerciale". Sind dieſe Beweiſe

[1]) Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. 14, S. 33.
[2]) Annuaire, Bd. 14, S. 58.
[3]) l. c. Bd. 15, S. 218.
[4]) Rémy, a. a. O., S. 103.

auch dann gegeben, wenn das feindliche Land, wie z. B. Transval im Burenkriege, kein Seeſtaat iſt und die Kontrebande, um zu dieſem Binnenlande zu gelangen, einen dieſem Lande benachbarten neutralen Hafen aufſuchen muß? Darüber entſpann ſich folgende Diskuſſion. Desjardins ſchlug vor zu ſagen: n'est qu'une étape choisie pour tromper les belligérants sur la véritable destination du chargement. Die Abſicht, die Desjardins damit verband, ging dahin, die Theorie der Einheitlichkeit der Reiſe gänzlich fallen zu laſſen. Weſtlake widerſprach ihm, man ſolle den urſprünglichen Text beibehalten und nur die Theorie nicht auf die Blockade anwenden. Darauf erklärte Desjardins: „Ce qu'il veut atteindre, c'est la fraude à cette loi, d'aprês laquelle, pour qu'il y ait contrebande, il faut que la marchandise soit dirigée vers un port belligérant. Tant qu'il n'est pas prouvé qu'il y a fraude, la marchandise est réputée innocente". Als man zur Abſtimmung ſchritt, erklärte Fuſinato mit Unterſtützung von Catellani und Buzzati,[1]) er könne nicht für den Vorſchlag Desjardins ſtimmen, da er nicht den Fall berückſichtige, daß eine Ware nach einem neutralen Hafen beſtimmt ſei, nicht um den Kriegführenden zu täuſchen, ſondern für einen Kriegführenden beſtimmt iſt, der keinen Hafen am Meer beſitze. Desjardins' Vorſchlag wurde abgelehnt und die erſte Faſſung des Artikels endgültig angenommen. Despagnet hat über dieſen Beſchluß des Inſtitut folgende Kritik gefällt: „En somme, la question n'a pas été directement résolue ni même abordée par l'Institut: le texte qu'il a adopté, bien qu'excluant, semble-t-il, la théorie du voyage continu dans tous les cas même quand il s'agit de contrebande expédiée à un port neutre pour parvenir, par voie de terre, à un pays ennemi non maritime, a été voté dans une pensée très différente par chaque membre, les uns écartant la continuité de voyage, les autres l'acceptant toujours pour la contrebande de guerre, d'autres dans le cas seulement où cette contrebande est envoyée à un port neutre pour

[1]) Annuaire Bd. XV, S. 221.

être expédiée à un Etat belligérant qui n'a pas de débouché sur la mer".[1]) Die ganz unbeſtimmte Faſſung iſt denn auch in der Folge auf die verſchiedenſte Weiſe ausgelegt worden. Im allgemeinen aber läßt ſich ſagen, daß ſie wenig beachtet geblieben iſt und nur die Schriftſteller mitunter auf ſie zurückgreifen.

Vierter Teil.

Kritik der Theorie.

Die Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe iſt entſchieden zu verwerfen, ſie kann nie in die Rechtsüberzeugung der Staaten übergehen, ſie wird daher nie poſitives Völkerrecht werden können. Die Gründe, die gegen dieſe Theorie ſprechen, hat in meiſterhafter Weiſe Fauchille zuſammengetragen, ſodaß es ſchwer fällt, neue Geſichtspunkte gegen dieſe Theorie hinzuzufügen.[2]) Was an erſter Stelle die Völkerrechtsſchriftſteller gegen dieſe Theorie vorbringen, iſt die Tatſache, daß die Theorie auf einer Fiktion beruhe, die darin beſtehe, daß man zwei in Wahrheit verſchiedene Reiſen zu einer Reiſe ſtempeln will.[3]) Wie Sir Travers Twiß bemerkt, widerſtreben Fiktionen dem Völkerrecht umſomehr, als dieſes Recht „doit être la substance d'un sent commun plus parfait que toutes les autres lois, puisqu'il n'existe point de pouvoir suprême pour le faire respecter, et que ses problèmes d'une nature variable ne peuvent jamais être résolus que par un appel au jugement ou au sentiment de l'humanité. Dieſe Fiktion ſtützt ſich wiederum auf die ganz irrige Vermutung einer Abſicht der neutralen Kontrebande nach Ausſchiffung in einen neutralen Hafen dem

[1]) Revue générale, Bd VII. S. 809.
[2]) Revue générale, Bd. IV. S. 304 f.
[3]) Thonier, a. a. O., S. 271. Sir Travers Twiß, a. a. O., S. 11.

Feinde zuzuführen.[1]) Schon die Tatsache, daß der Kriegführende die Vermutung hegt, der Neutrale wolle die Ware später dem Feinde zuführen, macht den Transport nach dieser Theorie von Anfang an unerlaubt. Es ist wohl kaum nötig, zu sagen, wie ein solches Verfahren anerkannten Grundsätzen des Strafrechts zuwiderläuft. Wo gibt es in der Welt ein Strafrecht, das die Absicht, ein Delikt zu begehen, bestraft. Man könnte dagegen einwenden, es werde nur der Versuch, Kontrebande zuzuführen, bestraft. Demgegenüber muß man festhalten, daß eine derartige Zufuhr nichts Strafbares darstellt, besonders wenn die wahre Bestimmung ein neutraler Ort ist. „Si la théorie du voyage continu transforme ce fait innocent à un fait coupable, c'est uniquement grâce à l'intention nuisible que le belligérant attribue aux parties, c'est donc bien l'intention seule qui, dans cette théorie, constitue le corps du délit.[2])

Die Theorie bedeutet ferner eine völlige Verkennung des Rechtes der Kriegführenden. Infolge übertriebener strafrechtlicher Auffassung ist man vielfach dazu gekommen zu behaupten, das bloße Vorhandensein von Kontrebande fordere eine Vergeltung, müsse bestraft werden. Es kann demgegenüber nicht genug betont werden, daß das Recht der Unterdrückung der Zufuhr von Kontrebande kein Ausfluß irgendwelchen Hoheitsrechtes ist, sondern nur eine Maßregel, die durch die necessitas belli gerechtfertigt wird. Die Kriegführenden haben einer Zufuhr von Kontrebande gegenüber nur ein Defensivrecht, sie befinden sich ihr gegenüber in Notwehr. Notwehr setzt aber eine gegenwärtige Gefahr voraus, die im Fall eines Transportes zwischen neutralen Häfen nicht vorhanden sein kann. Was ferner gegen die Theorie spricht, ist die Tatsache, daß die Kriegführenden von vornherein von der Vermutung einer betrügerischen Absicht alles neutralen Handels ausgehen.[3]) Wann aber eine

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 304. Thonier, a. a. O., S. 272.
[2]) Fauchille, a. a. O., S. 305.
[3]) Fauchille, a. a. O., S. 306.

ſolche Vermutung gegeben ſei, darüber entſcheidet allein der Nehmer. Nur ſein Wille beſtimmt einſeitig, ob in dem einzelnen Fall betrügeriſche Abſicht vermutet werden könne, ſein Wille hat die Kraft eines Rechtsſatzes, ſchafft neues Recht. Der neutrale Handel iſt umſomehr bedroht, als es die Offiziere der Kriegführenden ſind, die ſelbſtändig über das Vorliegen einer Vermutung der betrügeriſchen Abſicht entſcheiden, alſo Leute, die nur den Kriegszweck im Auge haben, die von jeder neutralen Ladung glauben, ſie erhöhe die Widerſtandskraft des Feindes.[1]) Die nichtigſten Vorwände werden hinreichen, um eine Wegnahme zu motivieren. Das Verfahren vor dem Priſengericht iſt dann nichts als bloßer Schein. Wie kann hier der Neutrale ſeine Schuldloſigkeit beweiſen, wenn nicht einmal ſeine unzweifelhaft richtigen Schiffspapiere ihn vor der Aufgreifung geſchützt haben? Da für den Nehmer ja bloße Vermutungen Beweiskraft haben, wird er die Wegnahme nicht zu rechtfertigen brauchen; der Neutrale gerät in die üble Lage, den negativen Beweis ſeiner Schuldloſigkeit führen zu müſſen. Die Theorie iſt ferner unvereinbar mit den Grundſätzen der Pariſer Seerechtsdeklaration. Hat dieſe dem neutralen Seehandel eine Erleichterung ſchaffen wollen, trägt die Theorie nunmehr dazu bei, dieſen Zweck wieder illuſoriſch zu machen.[2]) Nach der Theorie iſt in Kriegszeiten kein neutrales Schiff, mag es auch noch ſo weit vom Kriegsſchauplatz entfernt ſein, vor Wegnahme geſchützt. Die Theorie unterwirft ſozuſagen den ganzen neutralen Handel der Willkür der Kriegführenden. Beſonders die letzte Erweiterung der Theorie, daß See- und Landreiſe im Falle der Zufuhr von Kontrebande eine einheitliche von Anfang an unerlaubte Reiſe bilden, hat nicht mehr zur Vorausſetzung, daß zwei Seeſtaaten im Kriege miteinander liegen. Heut braucht nur ein kriegführender Staat an der See zu liegen, damit die Theorie auf den neutralen Seehandel Anwendung findet. Die Unterdrückung jeglichen

[1]) Thonier, a. a. O., S. 273.

[2]) Sir Travers Twiß, a. a. O., S. 29.

Handels mit Kontrebandewaren bringt es mit ſich, daß neutrale Staaten während eines Krieges ſich mit Kriegsartikeln nicht verſehen können. Dieſe Lage iſt um ſo ſchlimmer, wenn die Staaten ſelbſt ihre Gegenſtände nicht produzieren können.[1]) Daß nach dieſer Theorie naturgemäß die Inſelstaaten am meiſten zu leiden haben, iſt leicht einzuſehen.

Man hat von Seiten der Anhänger der Theorie den Vorſchlag gemacht, die Nachteile, die die Theorie mit ſich brächten, dadurch herabzuſetzen, daß man den Umfang der Kontrebande einſchränke und genau regele. Dies iſt aber völlig undurchführbar, da bisher unter den Staaten auch nicht die geringſte Übereinſtimmung über den Umfang der Kontrebande ſich erzielen ließ. Die Kontrebande hat ihren vorwiegenden zufälligen Charakter beibehalten. Nach dem heutigen Rechtszuſtand darf jeder Staat zu Beginn des Krieges einſeitig erklären, welche Waren er als Kontrebande anſehen will. Jeder Staat hat es alſo in der Hand, den Neutralen beliebige Beſchränkungen hinſichtlich ihres bisherigen Handels aufzulegen. Bei der Rückſichtsloſigkeit, mit der die Kriegführenden vorzugehen pflegen, iſt es nicht zu verwundern, daß dieſe Liſte oft bis ins unendliche ausgedehnt wird und daß gerade die nützlichſten und im Frieden unentbehrlichſten Dinge, wie z. B. Lebensmittel und ſo manches andere, friedlichen Zwecken Dienende, von dem Verbote betroffen wird. Kommt nun noch zu dieſer umfangreichen Aufzählung von Kontrebandegegenſtänden von Seiten der Kriegführenden eine ſtrikte Durchführung der Theorie von der Einheitlichkeit der Reiſe hinzu, was bedeutet dies anderes als eine faſt völlige Unterdrückung des neutralen Handels? Kehren dann nicht die rechtloſen Zuſtände vor der Pariſer Seerechtsdeklaration zurück?

Prüfen wir die amerikaniſchen Urteilsſprüche, ſowie den Urteilsſpruch im Falle „Doelwijk“, ſo will es uns auf den erſten Blick ſcheinen, als ob dieſe Urteile die An-

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 310.

wendung nur unter beſtimmten einſchränkenden Vorausſetzungen zuließen.[1]) So wurde im Falle „Bermuda“ hervorgehoben, daß Naſſau infolge ſeiner günſtigen Lage zu einem Sammelplatz für die Ausrüſtung der Südſtaaten beſonders geeignet geweſen ſei. Auch im Falle „Doelwijk“ iſt ſcheinbar der Umſtand, daß Dſchibuti den Zugangshafen zu dem abeſſiniſchen Binnenſtaat bildete, ins Gewicht gefallen. Könnte man nicht, ſo fragt man ſich, eine Milderung der Theorie herbeiführen, wenn man ſich auf die Fälle beſchränkte, daß der neutrale Zwiſchenhafen in unmittelbarer Nähe des Feindeslandes liege, oder von dem neutralen Beſtimmungshafen der einzige Zuweg zum feindlichen Binnenſtaat möglich ſei? Darauf iſt zu erwidern, daß die in den Urteilen aufgeſtellten Vorausſetzungen keineswegs einſchränkenden Charakter haben; ſie ſind vielmehr nur von den Gerichten als beſondere Eigentümlichkeiten des Falls aufgeführt worden. Selbſt wenn die Anwendbarkeit der Theorie an ſolche Vorausſetzungen geknüpft wäre, entſteht wiederum die ſchwer zu löſende Frage, wann im einzelnen Falle dieſe Bedingungen gegeben ſeien. Würde man auch Bedingungen aufſtellen, ſo könnten ſie doch nur unbeſtimmt lauten; die Kriegführenden würden ſich nicht an ſie halten und die beabſichtigte Milderung würde nicht eintreten.

Haben wir vorhin auf die Nachteile aufmerkſam gemacht, die ein neutraler Inſelſtaat, der nur auf die Einfuhr von neutralen Staaten angewieſen iſt, durch die Kriegführenden erleiden kann, können wir doch auch andrerſeits Vorteile dieſer Staaten konſtatieren. Die Eigenart der Lage dieſer Staaten bringt es mit ſich, daß auf ſie die letzte Erweiterung der Theorie auf Transporte, die auf dem Landwege dem Feinde zugeführt werden ſollen, nie Anwendung finden können. Dies erklärt auch zum großen Teil die Stellungnahme dieſer Staaten für die Theorie.

Noch eine weitere Erwägung ſpricht gegen die Theorie. Weit entfernt davon, nur eine Bedrohung des

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 311.

Handels zwiſchen zwei neutralen Staaten zu bilden, trifft ſie in gleicher Weiſe auch den Verkehr zwiſchen Häfen ein und desſelben neutralen Landes.[1]) Wie wir geſehen haben, genügt ja nach dieſer Theorie jede Vermutung. Den Kriegführenden wird die Behauptung ſehr leicht fallen, eine weitere Reiſe zum Feinde ſei beabſichtigt. Stellen wir uns einen Krieg zwiſchen England und Rußland vor, dann würde der ganze deutſche Seehandel bedroht ſein, der Handel der Nordſee mit der Oſtſee von den Engländern und der Handel der Oſtſee mit der Nordſee von den Ruſſen. Zu ſolch ungeheuren Konſequenzen muß die Theorie führen. Es gewinnt dann beinahe den Anſchein, als ob die gegenſeitig ſich bekämpfenden Kriegführenden zur Unterdrückung des neutralen Handels ſich vereinigen.

Auch der Handel eines neutralen Mutterlandes mit ſeinen Kolonieen muß nach dieſer Theorie in Kriegszeiten lahmgelegt werden. Fauchille führt ein intereſſantes Beiſpiel an.[2]) Ein Aufruhr in einer Kolonie gegen ein neutrales Mutterland kann, wenn zwei andere Seeſtaaten im Kriege mit einander liegen und dieſe auf die neutrale Schiffahrt die Theorie anwenden, nicht unterdrückt werden, da die Hülfsmittel auf dem Wege zu den Kolonieen jederzeit weggenommen werden können. Sollen wir uns noch die unheilvollen Wirkungen ausmalen, die nach der Theorie eintreten müſſen, wenn zu gleicher Zeit zwei Kriege zwiſchen vier verſchiedenen Mächten toben? Genug, die Theorie iſt einfach unhaltbar. Glauben die Kriegführenden aber keinen genügenden Schutz gegen die Zufuhr von Kontrebande durch Neutrale zu beſitzen, ſo möchte ich darauf hinweiſen, daß ihnen ja noch andere Mittel und Wege zur Verfügung ſtehen, die Kontrebandezufuhr zu unterdrücken. Werden verbotene Waren nach einem neutralen Zwiſchenhafen geſchafft, um von da zur See weitertransportiert zu werden, ſo ſteht ja den Kriegführenden noch der Weg offen, die Kontrebande im letzten

[1]) Fauchille, a. a. O., S. 314.
[2]) Derselbe, a. a. O., S. 315.

Teil der Reise, wo die feindliche Bestimmung unzweifelhaft vorhanden ist, wegzunehmen. Was schließlich den Fall anbetrifft, daß die verbotenen Waren nach einem verbotenen Hafen geschafft werden, um von da dem Feinde auf dem Landwege zugeführt zu werden, kenne ich keinen anderen Ausweg, als diesen neutralen Ländern die Pflicht aufzuerlegen, ihrerseits solche Transporte zu verhindern.[1]) Dieser Vorschlag geht nicht einmal so weit wie die schon öfter aufgestellte Forderung, die neutralen Staaten sollten die Ausfuhr von Kontrebande aus ihren Ländern durch die innere Gesetzgebung verbieten.

Mit großer Freude und Genugtuung mußten wir es begrüßen, daß die zweite Haager Friedenskonferenz sich mit der völkerrechtlichen Regelung des Rechtes der Kontrebande beschäftigte. Das russische Konferenzprogramm sah in seinem Abs. 3c die Regelung der Kontrebande vor. Die Konferenz würde sich ein großes Verdienst erworben haben, wenn sie zu der Theorie der Einheitlichkeit der Reise Stellung genommen und die Verwerfung der Theorie endgültig ausgesprochen hätte. Leider ist diese Hoffnung wieder nicht erfüllt worden. Man hat, bezeichnend für die Schwierigkeiten, welche der Normierung des Rechtes der Kontrebande entgegenstehen, deren Verwirklichung als Utopie bezeichnet. Dieses Wort sollte nicht schrecken. Ist doch, um mit einem englischen Dichter zu reden, jeder Fortschritt die Verwirklichung von Utopieen. Auch die Idee eines internationalen Schiedsgerichtshofes, eines Weltfrachtrechts, sind anfangs von der Hand gewiesen worden. Ich möchte mit den schönen Worten Kleens schließen: „La civilisation de la guerre est-elle autre chose que le triomphe du droit? La neutralité n'est redevable de son état juridique actuel qu'à la victoire que la civilisation a précisément remportée sur la coutume de considérer ses transgressions comme de simples risques à courir. Il faut que cet état juridique se perfectionne; il faut

[1]) Perels, Öffentliches Seerecht der Gegenwart, S. 242.

que l'aventure de contrebande de guerre, ce dernier reste d'un désordre compromettant la neutralité, soit définitivement bannie du droit".[1])

[1]) Annuaire de l'Institut de droit international, Bd. XV, S. 105